

5

Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.1
2	Objetivo del estudio	5.1
3	Resumen de la problemática actual	5.2
3.1	Problemática derivada de la comparativa capacidad/necesidades	5.2
3.2	Problemática no derivada de la comparativa capacidad/necesidades	5.3
4	Estudio y valoración de alternativas	5.4
4.1	Alternativas de edificio terminal	5.4
4.2	Alternativas de aparcamiento	5.10
4.3	Alternativas de edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios	5.13
5	Actuaciones propuestas	5.17
5.1	Subsistema de movimiento de aeronaves	5.17
5.2	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.20
5.3	Zona de reserva	5.27
5.4	Necesidades de terreno	5.27
5.5	Descripción de las operaciones aéreas previstas	5.27

5.6	Resumen	5.28
6	Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas	5.29
7	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.36
7.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer	5.36
7.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.38

DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Como ya se introdujo en el primer capítulo, el Plan Director no es un plan de inversiones, sino un documento estratégico que marca las grandes directrices de desarrollo del Aeropuerto. Por tanto, el objeto de este capítulo es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto César Manrique Lanzarote en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como definir las actuaciones previstas en el desarrollo de 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 que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

Las actuaciones propuestas en este capítulo estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

En función de la *Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia*, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en este capítulo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

2 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 de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote, es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

Este análisis de alternativas 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 transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español por la Ley 9/2006 del 28 de abril.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el plano director de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. 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.
- 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 el 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.
- Delimitación y ordenación de la zona de servicio del aeropuerto. La cual comprenderá todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

3 Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4 de la Memoria, de acuerdo con 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.

También existen necesidades a subsanar que no se derivan del estudio capacidad/necesidades acometido, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

A continuación, se presenta un resumen del estado de las diferentes zonas y subsistemas que presentan carencias que serán necesario resolver.

3.1 Problemática derivada de la comparativa capacidad/necesidades

- **Campo de vuelos.** Del estudio capacidad/necesidades (basado en los resultados que arroja el Análisis de Capacidad de Pista "PICAP"), se deduce que la configuración actual de una única pista con rodadura paralela proporciona una capacidad máxima (RMP) de 36 ops/h en el sentido de operación de uso preferente. Dado que la demanda prevista es de 30 ops/h para el último horizonte, ésta sería asumible por la pista actual. La capacidad práctica de la pista en las condiciones analizadas estaría entre el 80 y el 90% del RMP; es decir, entre 29 y 32 ops/h, que podrían gestionarse de manera sostenida, pudiendo absorber puntas mayores ya que el porcentaje de operaciones en la hora anterior y posterior a las horas puntas no alcanzan valores superiores al 75% respecto al número de operaciones punta.
- La Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves Comerciales dispone en la Situación de Partida de un total de 27 posiciones (25 de uso simultáneo). Tal como se indica en el Capítulo 4, con estos valores y la demanda prevista aparecen necesidades de cuatro puestos de estacionamiento en el último horizonte de estudio.
 - De éstos, dos se corresponden a la presencia de aeronaves durmientes en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote que ocupan de manera casi permanente 2 posiciones de estacionamiento.
- En cuanto a la Plataforma de Aviación General dispone en la actualidad de 4 puestos. Del cálculo de necesidades se desprende, que es necesario dotar al aeropuerto de dos puestos más para cubrir la demanda esperada de aeronaves de aviación general para el horizonte de estudio del Plan Director.
 - Por otro lado, debido a la existencia de aeronaves consideradas como OCT, pero que por su tamaño no caben en los puestos existentes para este tipo de tráfico, es necesario contar

con posiciones adecuadas a su longitud y envergadura. Por ello se planteará una nueva configuración de los puestos OCT y comerciales adaptada a la flota que opera en el aeropuerto.

- Los edificios Terminales de Pasajeros, en su configuración y modo de operación actuales, precisarán actuaciones para adaptarse a las necesidades que se desprenden del ajuste capacidad/necesidades realizado en el Capítulo 4 mediante la metodología de planificación de IATA.
 - Las principales carencias desde el primer horizonte de estudio en el Edificio Terminal T1 se han detectado en las puertas de embarque en contacto, además de necesidades en los controles de seguridad, en la sala de espera y embarque y en los pasaportes en llegadas y espacio en la zona de recogida de equipajes para cumplir con los estándares de calidad requeridos.
 - El Edificio Terminal 2 se presentan carencias en los horizontes de estudio analizados. Es necesario un nuevo hipódromo de recogida de equipajes y adecuar los espacios de la zona de recogida de equipajes.
- En lo relativo a aparcamientos, es preciso aumentar el número de plazas de aparcamiento público, empleados y compañías y vehículos de alquiler para dar cobertura a las necesidades previstas para el último horizonte de estudio. También se debe de llevar a cabo una reordenación de los espacios disponibles para adecuar los usos a las necesidades presentes y futuras

3.2 Problemática no derivada de la comparativa capacidad/necesidades

- En relación a la certificación y el cumplimiento del Reglamento Europeo UE139/14 hacer notar que en las proximidades de la cabecera 03 el ancho de la franja no alcanza los 300m reglamentarios por orografía y proximidad de la línea de costa. Sin embargo, en base a los informes de seguridad operacional presentados en el proceso de certificación, el certificado de aeródromo dota al aeropuerto de una *Special Condition* para este ancho de franja en la zona mencionada reconociendo la imposibilidad de regularizarla en este entorno pues la ampliación lateral de la franja hasta los 300 m presenta importantes limitaciones y condicionantes ambientales. Habría que retranquear la línea de costa, ganando espacio al mar, lo que supondría una afectación a la dinámica marina con los consiguientes cambios tanto en la playa afectada de forma directa, como en las playas colindantes de forma indirecta. Asimismo, las actuaciones podrían implicar una afección significativa en el LIC “Sebadales de Guacimeta” además de requerir de un significativo aporte de tierras cuya obtención es compleja en una isla como Lanzarote, que dispone de un alto nivel de protección ambiental.
- Instalación de un nuevo SIA RWY03 motivado por el desplazamiento del umbral 03.
- Actualmente existen deficiencias en el camino y el vallado perimetral, por lo que serán necesarias una serie de actuaciones para adecuarlos a la normativa (distancias de seguridad a campo de vuelos), así como para mejorar su operatividad:
 - Ampliación del camino perimetral y mejora en la red de drenaje.
 - Retranqueo del camino perimetral junto al apartadero de espera de la cabecera 03, de forma que dicho apartadero pueda ser utilizado por aeronaves tipo D sin restricción de obstáculos.

- Renovación del vallado perimetral por motivos de seguridad (el vallado deberá ser doble, de seguridad y de propiedad).
- La ubicación de los puestos de estacionamiento de helicópteros debe situarse cerca de la zona de aviación general, por el tratamiento similar que deben recibir tripulaciones y pasajeros de esos segmentos de tráfico, por lo que se propone trasladarlos a esa zona.
- En lo relativo a la **Zona de Servicios**, para adaptar el apartadero de espera junto a la cabecera 03 a las distancias de seguridad que recomienda la normativa para aeronaves tipo D, será necesario el retranqueo del camino perimetral en la zona.
- Dado el deterioro por antigüedad del edificio del **Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios** (SSEI) se considera necesario la construcción de un nuevo edificio que sustituya al actual. Teniendo en cuenta, además, que la ubicación actual de las instalaciones se encuentra en zona militar y que podrían limitar el desarrollo futuro de la plataforma de estacionamiento, se plantea la necesidad de trasladar el edificio del SSEI a una nueva ubicación.
- Las ampliaciones de la plataforma y del Terminal T1 propuestas obligan a reubicar las instalaciones de combustibles al verse afectados por estas actuaciones.
- Como se ha descrito en el capítulo de necesidades, en consonancia con las exigencias que promueven las distintas legislaciones en materia de medio ambiente, en junio de 2019 Aena SME, S.A. 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.

Como consecuencia, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, será necesario aumentar la inversión en eficiencia energética, energías renovables, insonorización y biodiversidad que redunde en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles.

4 Estudio y valoración de alternativas

Se exponen a continuación las diferentes alternativas propuestas para el desarrollo de algunas de las zonas e instalaciones del aeropuerto. Tras la descripción de dichas alternativas, se incluye el conjunto de criterios a utilizar para llevar a cabo su análisis y evaluación con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada en cada caso. Los criterios para tener en cuenta serán tanto de tipo técnico como de carácter más específico en función de la realidad del aeropuerto y su problemática.

4.1 Alternativas de edificio terminal

Como ya se ha indicado, para poder atender con un nivel de servicio adecuado la demanda de pasajeros esperada en los distintos horizontes de estudio, es necesaria la ampliación y remodelación de distintos subsistemas del Edificio Terminal 1 actualmente en servicio, y la remodelación del edificio Terminal T2.

Para realizar esta ampliación es necesario desarrollar un diseño funcional que realice un estudio exhaustivo a un nivel de detalle que excede el objeto de este plan director. Por ello se proponen a nivel general las actuaciones necesarias para cumplir con las necesidades determinadas en el horizonte de estudio del Plan Director, recogidas en el capítulo 4 de la Memoria de este documento.

Se estudiarán a continuación dos alternativas posibles de ampliación del edificio Terminal T1 y remodelación del edificio Terminal T2.

ALTERNATIVA 1

Se propone ampliar la planta del edificio Terminal T1 hacia el norte en unos 9.000 m² por planta, para alojar las nuevas instalaciones necesarias. La necesidad de nuevos mostradores de facturación hace necesario desplazar los controles de seguridad hacia el norte del terminal, para poder instalar los nuevos mostradores de facturación, alineados con los ya existentes. Las instalaciones para el control de seguridad requerirán aproximadamente 3.000 m² para alojar 7 filtros dobles de seguridad y las zonas de colas necesarias. Como consecuencia de desplazar los controles de seguridad, se aumentará el vestíbulo de salidas y se obtendrá con ello un mayor espacio de circulación y espacio para nuevas zonas comerciales.

Asimismo, se ampliará la sala de embarque prolongando el dique 140 metros hacia el sur para dar cabida a las tres nuevas posiciones de contacto para el embarque, incrementando la superficie disponible en más de 6.000 m² por planta. Las nuevas puertas de embarque llevarán asociados los controles de pasaportes en puerta correspondientes. Esta ampliación permitirá reubicar diferentes dependencias e instalaciones de la zona afectada por la ampliación y redistribución en la zona norte del edificio, así como poder incrementar la oferta comercial del aeropuerto.

Con respecto a las llegadas, las ampliaciones del edificio Terminal indicadas anteriormente se realizarán también en la planta baja, obteniendo espacio suficiente para añadir los controles de pasaporte necesarios que se reubicarán aprovechando la ampliación del dique hacia el sur, mejorando la circulación de los pasajeros en los flujos de llegadas. Permitirá además instalar más hipódromos de recogida de equipajes y redistribuir los existentes para así cumplir los criterios de calidad de servicio establecidos en una instalación de este estilo a la vez que se asegura una reserva de espacio que llegado el caso permita la instalación de más hipódromos que aseguren absorber posibles desviaciones en la demanda de tráfico inicialmente prevista y/o en la tipología del mismo. La ampliación propuesta permite también reubicar las diferentes dependencias e instalaciones de las zonas afectadas por la ampliación, y a su vez, implantar otras dependencias como las que habitualmente se ubican en una instalación de este tipo (zonas privadas, áreas comerciales, etc.).

En la Ilustración 5.1 y la Ilustración 5.2 se muestran las actuaciones propuestas.

Ilustración 5.1.- Ampliación propuesta del Edificio terminal T1

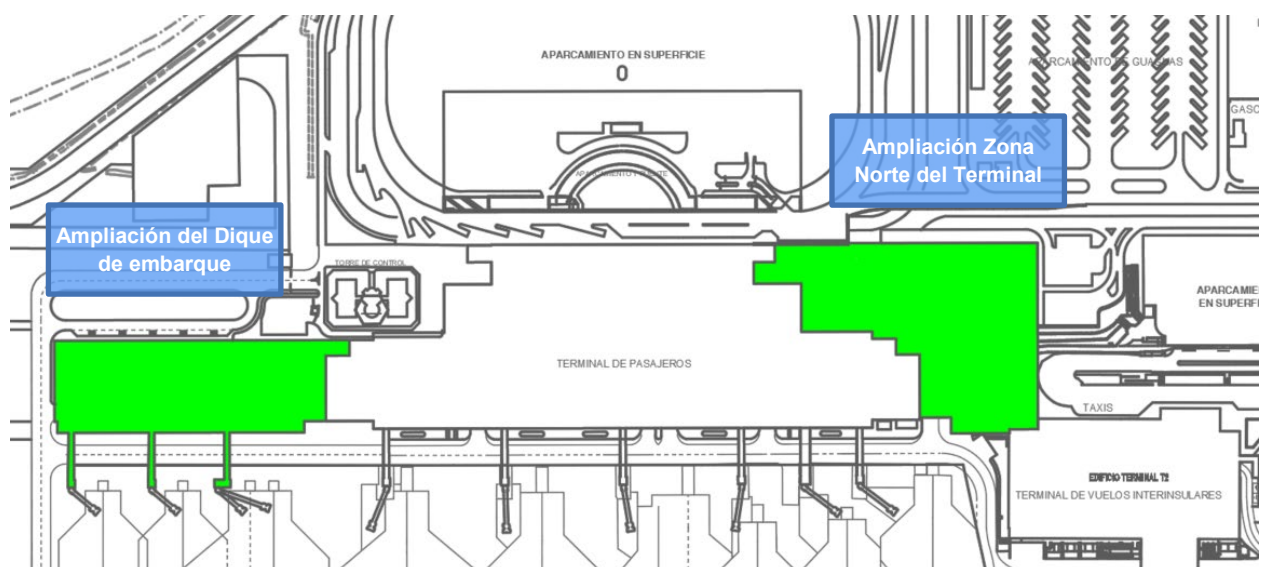
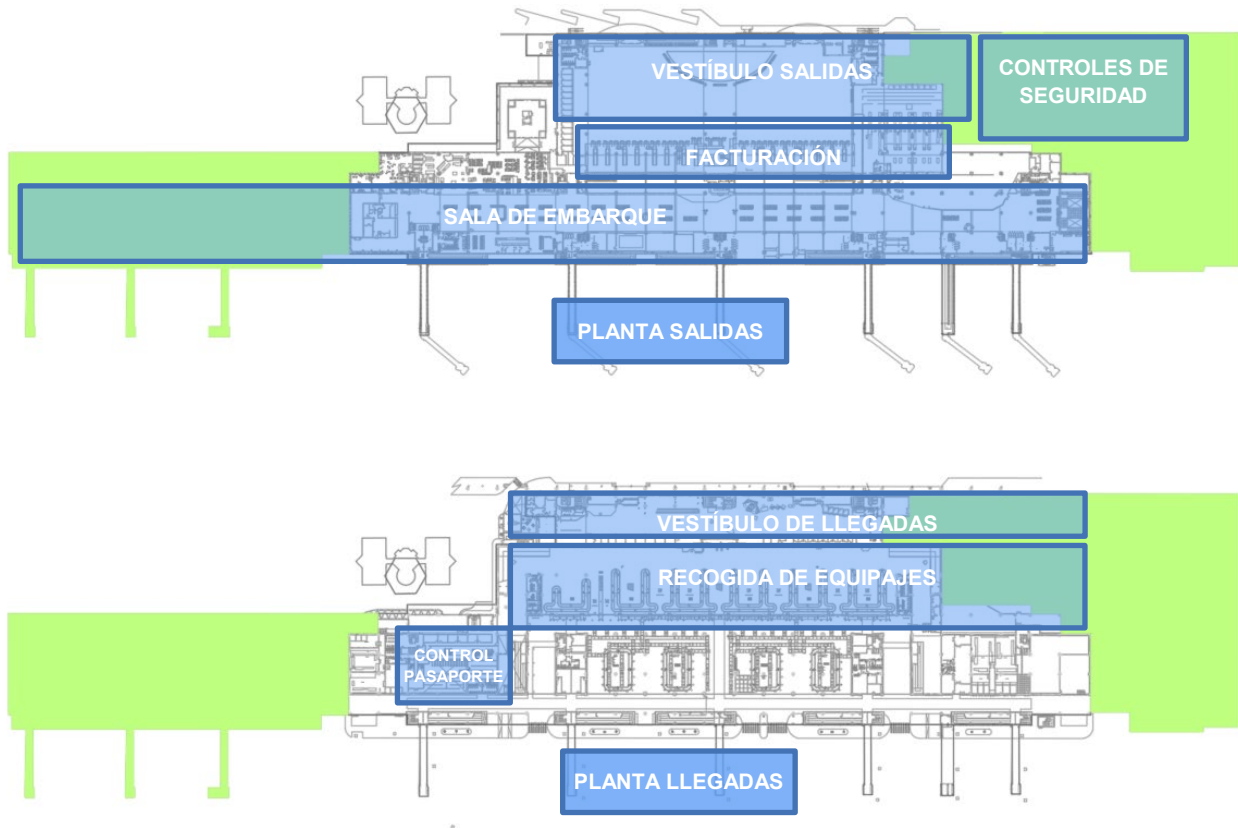


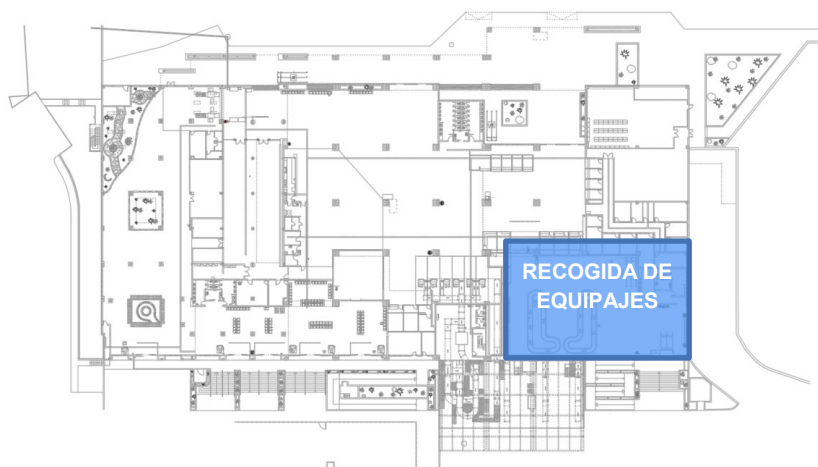
Ilustración 5.2.- Ampliación del Edificio terminal T1. Planta Salidas y Llegadas



Respecto a la Terminal T2, es necesario realizar una reforma de la zona de recogidas de equipajes, para añadir un tercer hipódromo de recogida y reordenar los espacios para cumplir los estándares de calidad de servicio al pasajero requeridos. No es necesario realizar una ampliación del edificio, ya que se considera que el espacio disponible es suficiente para satisfacer las necesidades en la zona de recogida de Equipajes.

En la Ilustración 5.3 se muestra la zona de actuación en la Terminal T2.

Ilustración 5.3.- Remodelación Edificio terminal T2. Recogida de equipajes



ALTERNATIVA 2

En esta segunda alternativa, se propone el crecimiento del edificio Terminal T1 hacia el sur. La zona de procesador del edificio se ampliaría hacia el espacio ocupado actualmente por la torre de control, y el dique se prolongaría también hacia el sur, una longitud ligeramente superior a la de la alternativa 1.

En esta alternativa, para el tráfico de salidas, se sitúa la zona de controles de seguridad en la zona central del procesador entre dos zonas de facturación. Tras la zona de seguridad se accedería a una zona de embarque común. La prolongación del dique hacia el sur albergaría la zona de embarque No Schengen, tras un control de pasaportes centralizado.

Para el tráfico de llegadas en remoto, el segmento Schengen accedería por la zona norte del edificio y el segmento internacional por la parte sur, en la zona de ampliación del nuevo dique, con una zona de control de pasaportes. Para las puertas en contacto, se prevé el uso de corredores paralelos para cada tipo de tráfico, dirigiendo el tráfico No Schengen hacia los controles de pasaportes, antes de acceder a la recogida de equipaje, que ocupará la zona actual, extendiéndose hacia la ampliación sur del procesador.

En la Ilustración 5.4 y la Ilustración 5.5 se muestran las actuaciones propuestas.

Ilustración 5.4.- Ampliación propuesta del Edificio terminal T1

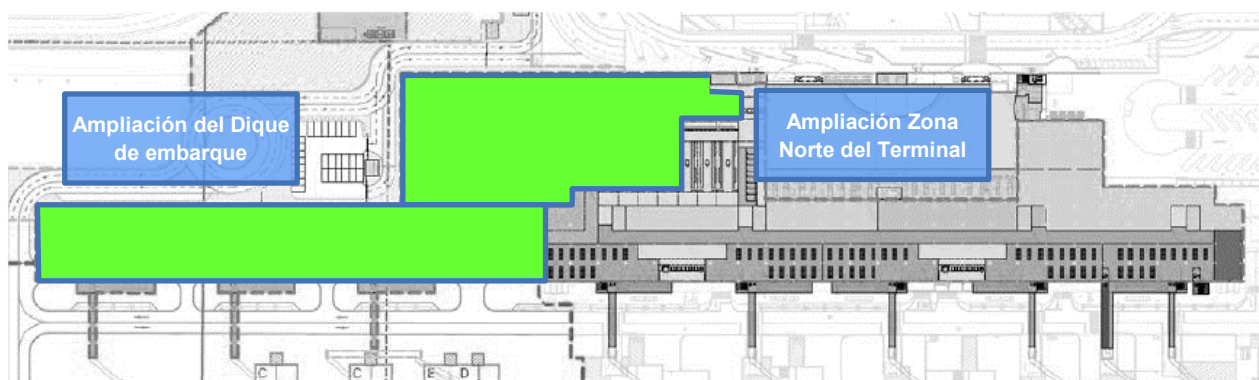
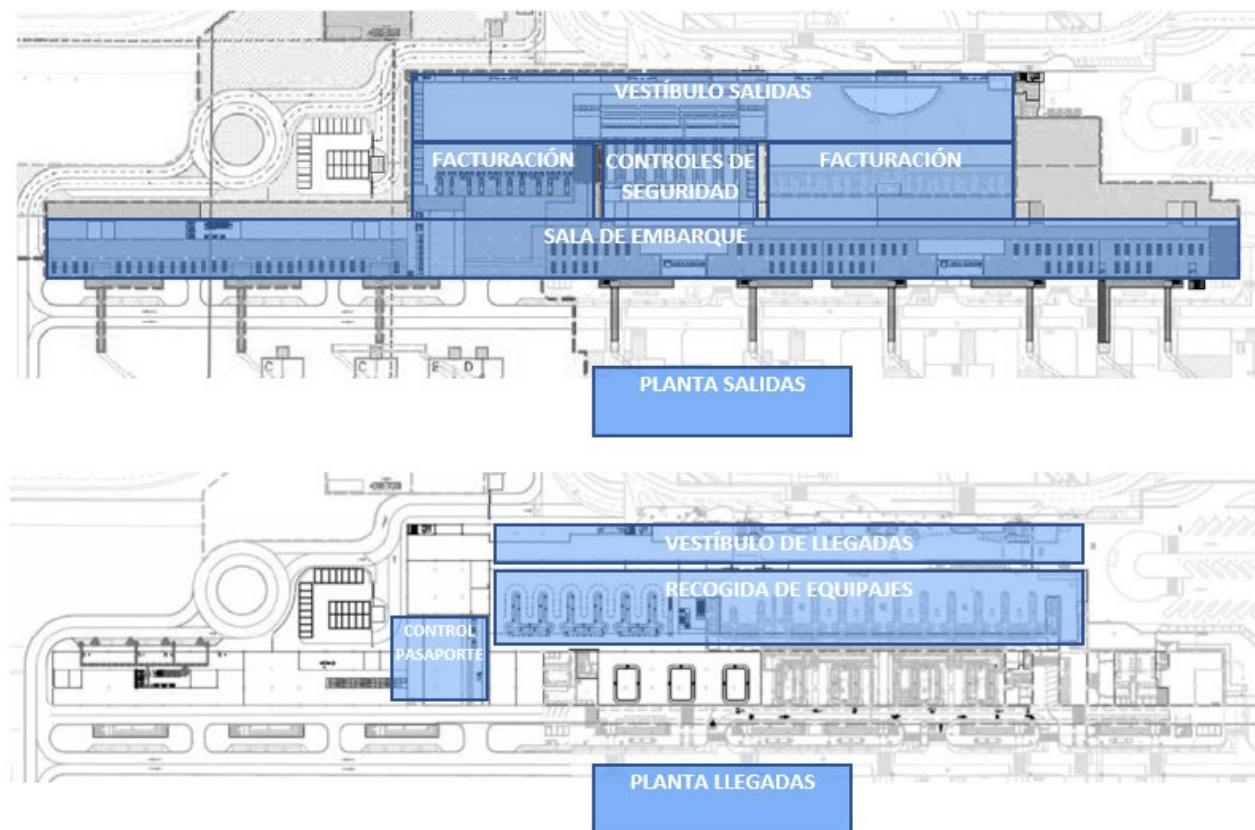


Ilustración 5.5.- Ampliación del Edificio terminal T1. Planta Salidas y Llegadas

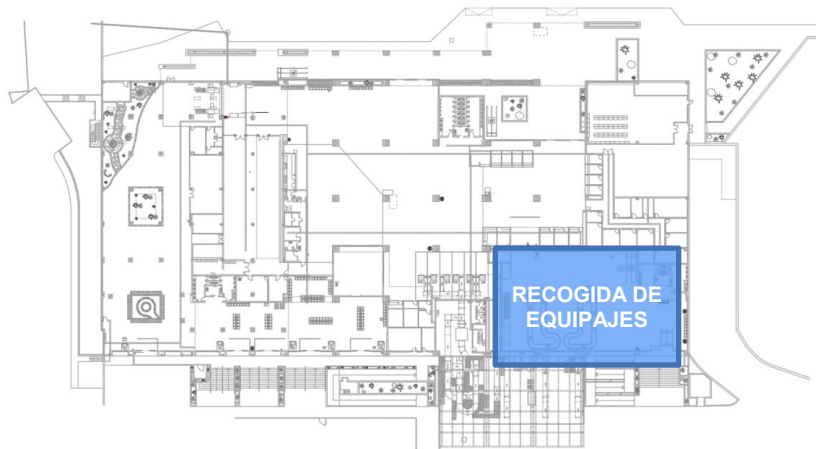


Será necesario elaborar un diseño funcional del Terminal que recoja y analice con un mayor nivel de detalle las actuaciones aquí expuestas de modo general.

De igual manera que en la alternativa 1, en la Terminal T2, es necesario realizar una reforma de la zona de recogidas de equipajes, para añadir un tercer hipódromo de recogida y reordenar los espacios para cumplir los estándares de calidad de servicio al pasajero requeridos. No es necesario realizar una ampliación del edificio, ya que se considera que el espacio disponible es suficiente para satisfacer las necesidades en la zona de recogida de Equipajes.

En la Ilustración 5.6 se muestra la zona de actuación en la Terminal T2.

Ilustración 5.6.- Remodelación Edificio terminal T2. Recogida de equipajes



4.1.1 Criterios de valoración

Para evaluar las alternativas propuestas, se ha realizado un análisis multicriterio a partir de los siguientes criterios de valoración.

- **Flexibilidad Futura:** en este parámetro se valora la flexibilidad que la nueva configuración tendrá para ser modificada o extendida en caso de una hipotética nueva ampliación o en caso de tener que rehacer la configuración debido a nuevos requerimientos.
- **Calidad de recorridos:** en este parámetro se valora la calidad de la alternativa desde el punto de vista de la experiencia del pasajero. En este sentido, se valora positivamente la sencillez y el carácter directo de los recorridos de los pasajeros
- **Afecciones a la infraestructura durante las obras:** en este parámetro se valora la mayor o menor afección que las obras necesarias para la elaboración de los trabajos tendrán respecto al funcionamiento y operatividad normal del aeropuerto durante la ejecución e implantación de los trabajos.
- **Afecciones a otras infraestructuras:** en este parámetro se valora la mayor o menor afección que la propuesta tendrá sobre la infraestructura existente y/o sobre otros proyectos en fase de estudio, proyecto o construcción en el entorno del edificio terminal y las propuestas de desarrollo del diseño funcional.
- **Calidad Operativa:** en este parámetro se valora la calidad de la alternativa desde el punto de vista de la operación del aeropuerto. En este sentido se valoran aspectos que faciliten el trabajo de los operarios del aeropuerto o la ejecución de las tareas de operación.
- **Necesidad de uso de suelo adicional:** en este parámetro se valora la necesidad de suelo adicional a los actuales terrenos del aeropuerto, mediante expropiaciones, cesiones u otro modo de cesión de un suelo de otra propiedad para usos aeroportuarios.
- **Estimación de costes de las infraestructuras a efectos comparativos.**
- **Efectos ambientales.**

4.1.2 Valoración de alternativas

Respecto a la flexibilidad futura, la alternativa 2 mantiene la zona de procesador más centrada respecto a las puertas de embarque que la alternativa 1 en caso de futuras ampliaciones del dique de embarque.

Calidad de recorridos: los recorridos de los pasajeros al extremo del dique son menores en el caso de la alternativa 2 respecto de la alternativa 1, si bien la alternativa 1 mantiene la zona de facturación en un área única, lo que le otorga mayor flexibilidad en la asignación de mostradores que la alternativa 2.

Afecciones a la infraestructura actual: en ambas alternativas las ampliaciones se realizan fuera de la operativa actual del aeropuerto. Sin embargo, la alternativa 2 afecta a un servicio esencial del aeropuerto, como es la Torre de control.

Afecciones a otras infraestructuras: La alternativa 1 afecta a la zona de combustibles, si bien se prevé la reposición de la zona afectada. En la alternativa 2, tal y como se ha comentado, sería necesario demoler la torre de control y su posterior reposición en otra zona del aeropuerto, lo que supondría una afección de gran impacto a priori, tanto desde un punto de vista estrictamente presupuestario como operativo y de cara a la planificación y faseado de los proyectos. Por ello se considera, que en este sentido alternativa 2 es considerablemente peor que la alternativa 1.

Calidad Operativa: La alternativa 1 es ligeramente superior a la alternativa 2 al tener una mayor flexibilidad en facturación.

Necesidad de uso de suelo adicional: La alternativa 2 necesitaría terrenos de la zona militar ya que el dique se extendería más allá del de la ampliación de plataforma prevista en este Plan Director.

Parámetros económicos: En ambas alternativas la ejecución de las obras de ampliación tendría un coste similar. Sin embargo, en la alternativa 2 hay que añadir la construcción de una nueva torre de control, lo que incrementa el coste de esta alternativa respecto a la alternativa 1.

Efectos ambientales: El impacto ambiental de ambas alternativas es similar, si bien la construcción de una nueva torre de control que incluye la alternativa 2 implica un impacto en otra zona del aeropuerto, que habría que estudiar y considerar.

En conclusión, la alternativa 1, no tiene ningún aspecto particularmente negativo. Por el contrario, presenta ciertas ventajas por su escaso impacto tanto durante las obras como respecto al resto de infraestructuras y proyectos. Por otro lado, la alternativa 2 presenta claras ventajas relativas a la flexibilidad para desarrollos futuros y la calidad de los recorridos. Sin embargo, esta alternativa cuenta con otros inconvenientes como un mayor presupuesto, una mayor disponibilidad del suelo de la base militar, ciertos condicionantes durante el desarrollo de las obras y, sobre todo, mayores afecciones sobre los proyectos previstos y la infraestructura existente, en particular, sobre la torre de control que necesitaría ser demolida y repuesta en su totalidad.

Por todo ello, y de acuerdo con la valoración anterior, se considera que la **Alternativa 1** es la más adecuada para el desarrollo futuro del aeropuerto.

4.2 Alternativas de aparcamiento

Como ya se mencionó en el Capítulo 2 de la Memoria, el Aeropuerto dispone de 632 plazas para vehículos privados de 620 plazas para vehículos de alquiler.

En total, se cuenta con 3.001 plazas de aparcamiento incluyendo las 1000 plazas repartidas por distintas parcelas del aeropuerto utilizadas para depósito y lavadero de rent a car, repartidas tal como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 5.1.- Plazas actuales

	Total Plazas
Publico	632
Empleados	560
Rent a Car	620
Rent a Car deposito	1.000
Autobuses	74
Taxis	81
Grúa	34
Total plazas	3.001

El déficit de plazas calculadas en el Capítulo 4 es de hasta 400 plazas en el último horizonte de estudio. Teniendo en cuenta la segregación de plazas necesarias, y el terreno disponible en el aeropuerto, se plantean dos alternativas para el Desarrollo Previsible de los aparcamientos del aeropuerto.

ALTERNATIVA 1

En esta alternativa se propone la construcción de un aparcamiento en superficie al noroeste del P1 y contiguo a éste, ocupando las parcelas situadas entre los viales de acceso al aeropuerto y el propio aparcamiento P1 y que actualmente se encuentran sin uso. Estas parcelas suman una superficie de más de 20.000 m², por lo que tendrían espacio suficiente para cubrir las necesidades detectadas hasta el último horizonte de estudio, junto con los espacios actualmente disponibles. Esta parcela permitiría unificar zonas de depósito de vehículos de alquiler. Además de este nuevo aparcamiento en algunos casos podría ser conveniente redefinir el uso de determinadas plazas de estacionamiento en los aparcamientos actuales.

Ilustración 5.7.- Alternativa 1 de aparcamiento

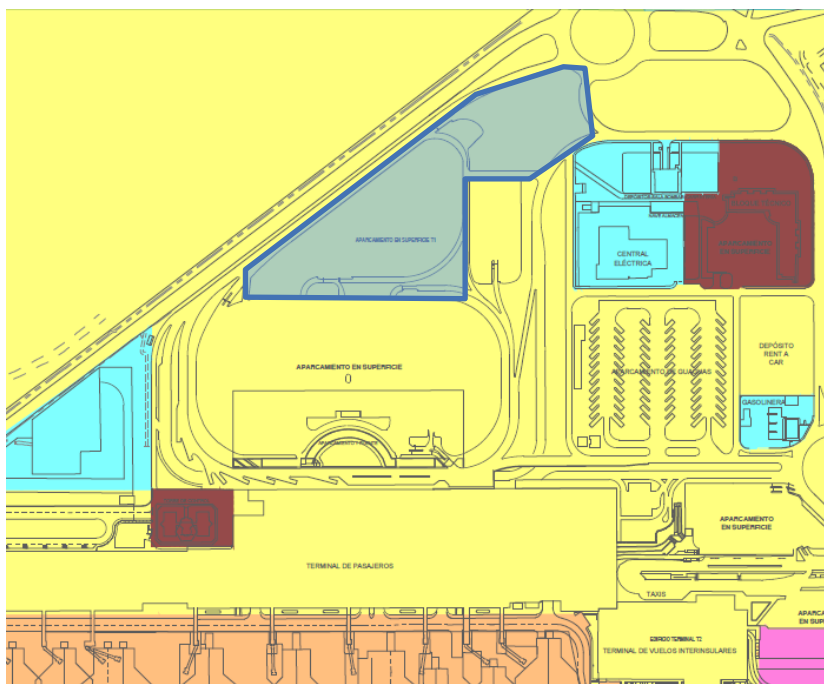
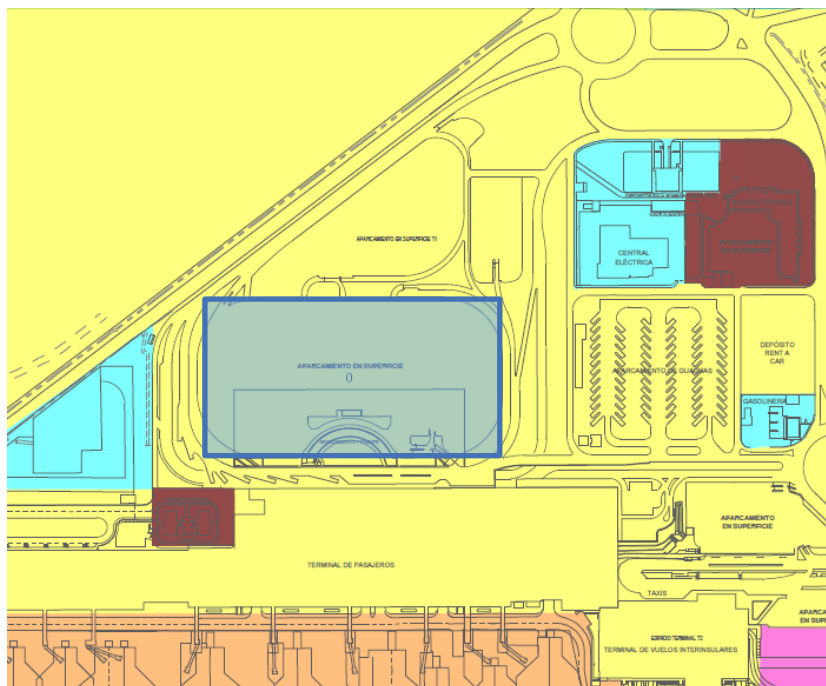


Ilustración 5.8.- Alternativa 2 de aparcamiento



- **Localización.** Se valorará positivamente la proximidad a las áreas funcionales de salidas y llegadas de los edificios terminales desde las zonas de aparcamientos.
- **Posibles efectos ambientales,** entre los que se tendrá en cuenta el impacto visual (principalmente en el caso de realizarse aparcamientos en altura) sobre el entorno y sobre las instalaciones del aeropuerto (en este caso sobre el Edificio Terminal de Pasajeros).
- **Compatibilidad con actuaciones planificadas,** proyectos u otras obras en curso, así como con futuras actuaciones en el subsistema. Se valorará positivamente que la alternativa suponga, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las actuaciones previstas, aprovechando las infraestructuras existentes en cada horizonte, así como el aprovechamiento racional del espacio disponible.
- **Estimación de costes de las infraestructuras a efectos comparativos.**

En lo que se refiere a posibles efectos ambientales, ninguna de las alternativas planteadas presentaría inconvenientes de importancia, puesto que las actuaciones propuestas no son de gran envergadura y se desarrollan en ambos casos íntegramente sobre terrenos propiedad del aeropuerto y sin especial valor medioambiental. Si bien la alternativa 2 presentaría un mayor impacto visual.

De la misma forma, ninguna de las alternativas contempladas presenta incompatibilidad con posibles actuaciones futuras. Sin embargo, hay que destacar que la construcción de la alternativa 2 afecta a la operatividad del aparcamiento existente (P1) durante la fase de obras.

En cuanto a la estimación de coste de las infraestructuras, la alternativa 2 tendría un coste bastante superior a la alternativa 1.

De acuerdo con la valoración anterior, se considera la **Alternativa 1** como la más adecuada para el desarrollo del aeropuerto, por tener un coste económico sustancialmente inferior y no afectar a la operatividad del aparcamiento actual durante la fase de obras.

4.3 Alternativas de edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

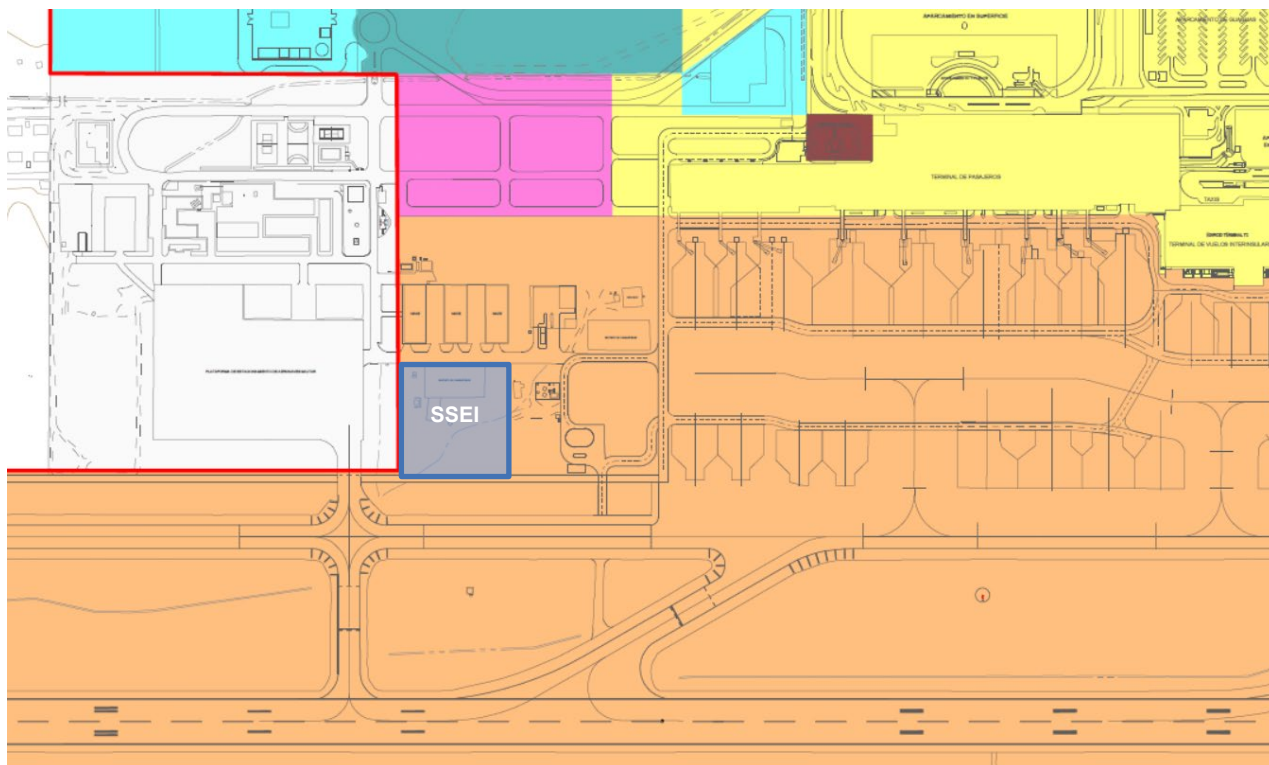
Para determinar la localización idónea de las instalaciones del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) se han tenido en cuenta que el SSEI no ha de perforar la superficie de transición de la pista, para ello deberá situarse, teniendo en cuenta que el SSEI cuenta con una torre de aproximadamente 7 metros a, al menos, 199 metros del eje de pista. Por ello se plantean dos alternativas de ubicación.

ALTERNATIVA 1

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo edificio SSEI al sur del actual. La nueva ubicación se encuentra a unos 1.630 m del umbral 21 y a 1.220 m del umbral 03, de forma que queda garantizado el cumplimiento de la normativa en lo que se refiere a tiempos de respuesta en el acceso a los extremos de pista, menor de 3 minutos.

La ubicación propuesta se encuentra a 293 m del eje de pista, lo que permite asegurar que no se vulnera la superficie de transición de la pista, y se ilustra a continuación.

Ilustración 5.9.- Alternativa 1 de SSEI



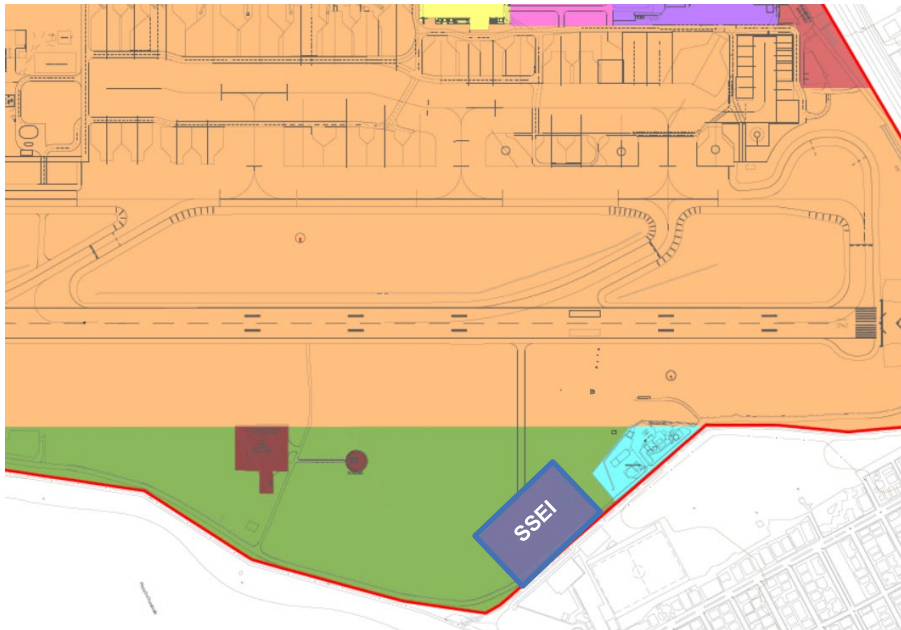
ALTERNATIVA 2

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo edificio SSEI en la zona este del aeropuerto. La nueva ubicación se encuentra a unos 2.030 m del umbral 03 y 760 m del umbral 21, de forma que queda garantizado el cumplimiento de la normativa en lo que se refiere a tiempos de respuesta en el acceso a los extremos de pista, menor de 3 minutos.

La ubicación propuesta en esta alternativa se encuentra a 260 m de eje de pista, asegurando no perforar la superficie de transición de la pista. La cota del terreno en la parcela propuesta se estima en +5,50 m de altitud sobre el nivel del mar, mientras que la cota del elemento más alto del SSEI (Torre COA) se estima en +12,50 m de altitud sobre el nivel del mar.

Esta alternativa se ilustra a continuación.

Ilustración 5.10.- Alternativa 2 de SSEI



4.3.1 Criterios de valoración

- Operatividad: se valorará la minimización de las distancias de las instalaciones del servicio de extinción de incendios a los distintos puntos del campo de vuelos, así como la facilidad de acceso a pista desde el SSEI, con el objetivo de satisfacer los tiempos máximos de respuesta recomendados en la normativa. Se evaluarán asimismo posibles interferencias de los vehículos del SSEI con la circulación de las aeronaves.
- Compatibilidad con operaciones: se valorará la posible afección a las operaciones del aeropuerto, considerando especialmente servidumbres radioeléctricas y procedimientos.
- Compatibilidad con otras actuaciones, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc.: deben analizarse otras posibles actuaciones, especialmente las que se encuentran en ejecución o las previstas a corto plazo, para proponer, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las mismas.
- Implicaciones administrativas: deben considerarse las necesidades de terrenos de cada alternativa y la coordinación necesaria con otras administraciones, que pueden significar trabas en la ejecución de determinadas soluciones.
- Posibles efectos ambientales: debe tenerse en cuenta la posible existencia de áreas de alto valor medioambiental en el entorno del aeropuerto que pudieran verse afectadas por las actuaciones propuestas en cada una de las alternativas.
- Factibilidad de las actuaciones y cuantía de las inversiones: deben considerarse las características y posibles dificultades de las actuaciones a realizar, y la cuantía de las mismas en cada alternativa a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas.

4.3.2 Valoración de alternativas

En cuanto a la operatividad de las diferentes alternativas para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, ambas permiten cumplir el objetivo establecido en lo que a tiempos de respuesta se refiere. Así, considerando valores habituales de tiempos de reacción, tiempos de aceleración, velocidades, etc., desde cualquiera de las ubicaciones propuestas para el SSEI es posible “lograr un tiempo de respuesta que no exceda de tres minutos hasta el extremo de cada pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y superficie”.

En este sentido, y aunque las diferencias son mínimas, la alternativa 2 es algo más desfavorable, puesto que es aquella en la que se da la mayor distancia desde el SSEI a uno de los umbrales, en este caso el 03. Además, esta alternativa es la más alejada de plataforma y, al estar al lado este de la pista, obliga a cruzarla en caso de emergencia en esa zona.

Respecto a las operaciones, desde el punto de vista de diseño de procedimientos, tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 serían compatibles con los procedimientos de vuelo instrumental actualmente publicado en AIP España para el Aeropuerto César Manrique Lanzarote.

Desde el punto de vista de afección radioeléctrica, la alternativa 1 podría suponer alguna pérdida de cobertura y/o visibilidad desde la TWR, considerándose compatible para el resto de instalaciones radioeléctricas. La alternativa 2 sería compatible con el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas a pesar de su proximidad al DVOR, de modo que la alternativa 1 es menos favorable.

En lo que se refiere a la compatibilidad con otras actuaciones, hay que destacar que la alternativa 1 interfiere en el desarrollo de la plataforma a largo plazo, limitando el crecimiento de la misma.

Respecto a las implicaciones administrativas, la alternativa 1 se sitúa, al igual que el SSEI actual, en terrenos actualmente de la base militar por lo que sería necesario obtener dichos terrenos o bien llegar a un acuerdo con Defensa.

En cuanto a posibles efectos ambientales ninguna de las alternativas propuestas supone inconvenientes en este aspecto. Como se ha comentado anteriormente, las alternativas 1 y 2 se plantean en terrenos que pertenecen a la actual Zona de Servicio, y ninguna de las zonas afectadas presenta un especial valor medioambiental.

Por último, en lo que se refiere a la factibilidad de las actuaciones y la cuantía de las inversiones, ambas alternativas son muy similares.

A la vista de todo lo anterior **la alternativa seleccionada es la número 2**, que es compatible con el desarrollo futuro de la plataforma y con las operaciones del aeropuerto, no supone limitaciones importantes para el desarrollo de otras instalaciones y permite una adecuada operatividad del SSEI.

5 Actuaciones propuestas

Tras la determinación de necesidades, se ha obtenido una visión global de la problemática existente en el aeropuerto de cara a dar el servicio adecuado, con la seguridad y calidad establecidas, así como a la demanda de tráfico prevista en los horizontes considerados.

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Lanzarote se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual.

Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, en algunos casos es difícil el planteamiento de alternativas para ciertas actuaciones que se proponen, que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos.

Por otra parte, el Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014 establece una serie de normas cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. Por ello, en muchos de los casos el cumplimiento de la normativa vigente tampoco da pie al planteamiento de alternativas.

5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

5.1.1 Campo de vuelos

Al haberse llevado a cabo el desplazamiento del umbral 03, es necesario instalar un nuevo sistema de iluminación de aproximación de la pista 03.

Se propone mantener la longitud actual de 420 m pues los importantes condicionantes de tipo ambiental que presenta el Aeropuerto César Manrique Lanzarote desaconsejan llevar a cabo una ampliación del sistema de iluminación de aproximación de 900 m hacia dentro del mar.

5.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

En cuanto a la plataforma de aviación comercial, si sólo se tuviera en cuenta el cálculo teórico bastaría con añadir dos puestos en el H3; sin embargo, en este caso existen otros factores que se deben tener en cuenta como, por ejemplo, la existencia de aeronaves consideradas como OCT pero que por su tamaño no caben en los puestos existentes para este tipo de tráfico por lo que habría que contar con posiciones adecuadas a su longitud y envergadura. Por último, también se deben considerar las aeronaves durmientes, que de acuerdo con la información ofrecida por el propio aeropuerto ocupan dos puestos de la plataforma comercial de manera casi permanente, restándolas de las posiciones disponibles.

Teniendo en cuenta todos estos condicionantes y las instalaciones actuales existentes en el aeropuerto, la solución inicialmente considerada para dar respuesta a esta necesidad propone las siguientes actuaciones dentro de la plataforma:

- Ampliación de la plataforma de aviación comercial hacia el sur para crear nuevos puestos de estacionamiento en contacto y remotos, según se indica a continuación.
- Se añaden 3 nuevos puestos de estacionamiento para aeronaves tipo C al sur de la plataforma actual, acorde con la ampliación del edificio terminal. También podrán estacionar una aeronave C y una E simultáneamente.

- Se crean tres puestos de estacionamiento remoto nuevos, para aeronaves de tamaño C, junto al estacionamiento 24.
- Se propone trasladar los puestos de estacionamiento de helicópteros cerca de la Aviación General, de forma que se independicen los distintos tipos de tráfico.
- Por último, se amplía la plataforma de aviación general demoliendo los hangares de esa zona. Se obtienen 6 puestos de estacionamiento para aviación general y tres para helicópteros.

En la propuesta de ampliación de plataforma se propone que parte de la calle de rodaje paralela pase a ser inner de la plataforma. Debido a los desniveles existentes en la zona afectada será necesario nivelar parte de la calle de rodaje para conseguir acuerdo entre las pendientes y que éstas a su vez cumplan con la normativa exigida.

Con esta configuración propuesta de 31 puestos de uso simultáneo la plataforma contará con capacidad suficiente para atender la demanda prevista hasta el último horizonte de estudio considerado.

La configuración final de la plataforma podrá variar respecto de lo aquí considerado en función de lo que determinen los estudios de detalle necesarios para optimizar la utilización de esta instalación.

En las ilustraciones siguientes se muestran la situación actual y una posible configuración final de la plataforma una vez se lleven a cabo las actuaciones anteriormente descritas.

Ilustración 5.11.- Plataforma. Situación actual

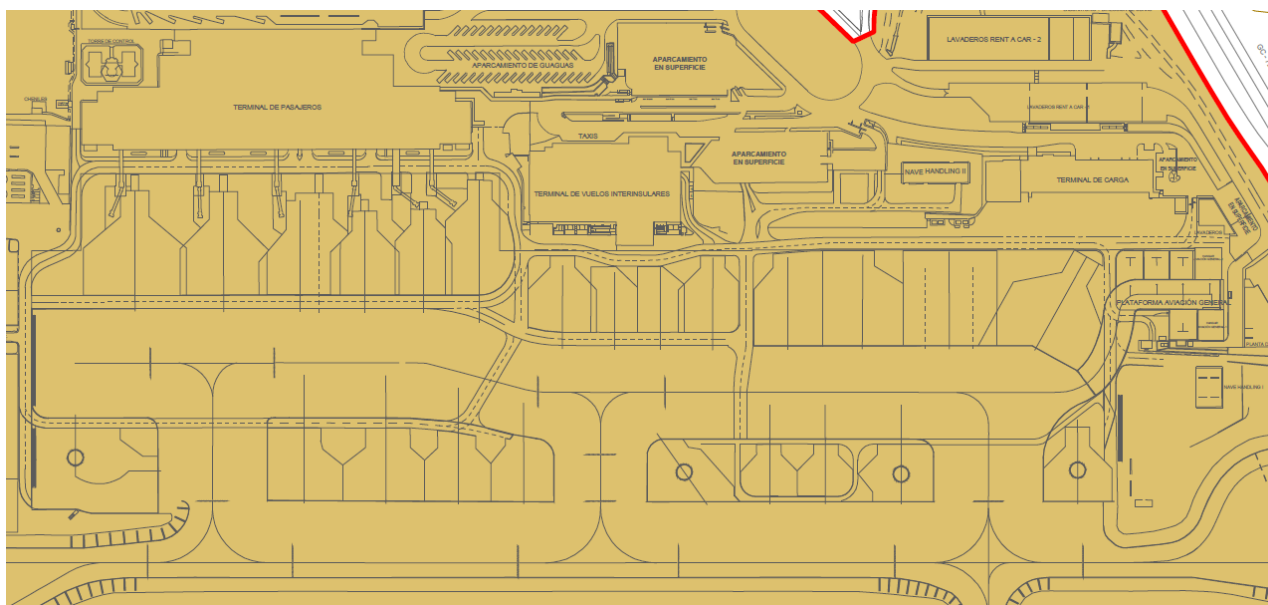
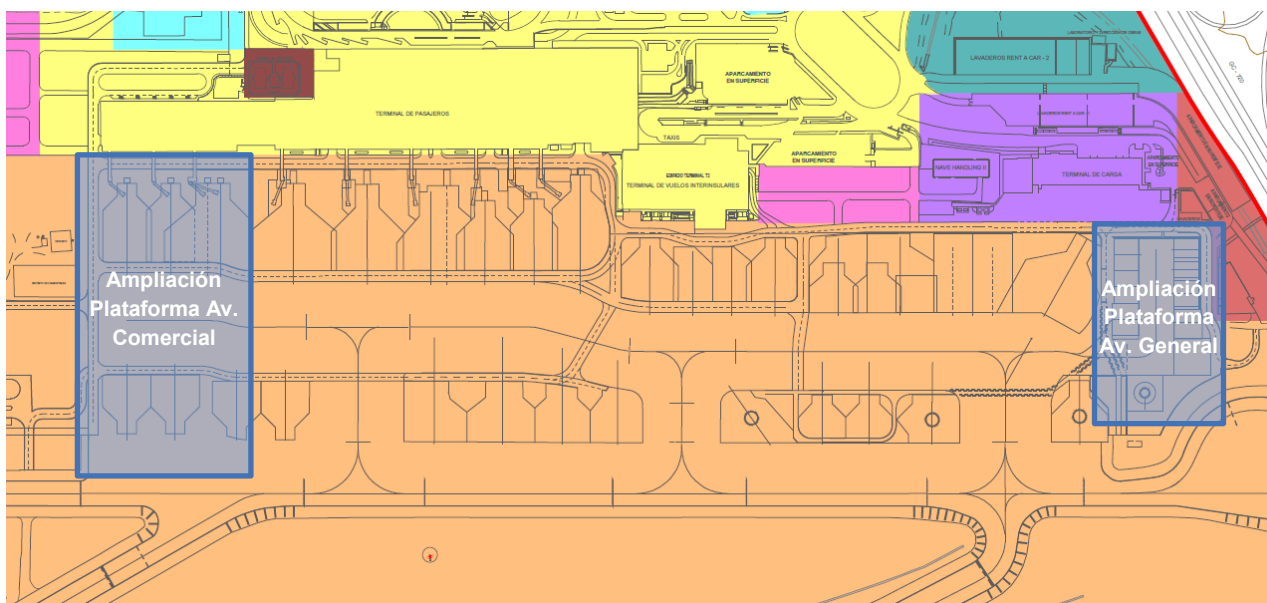
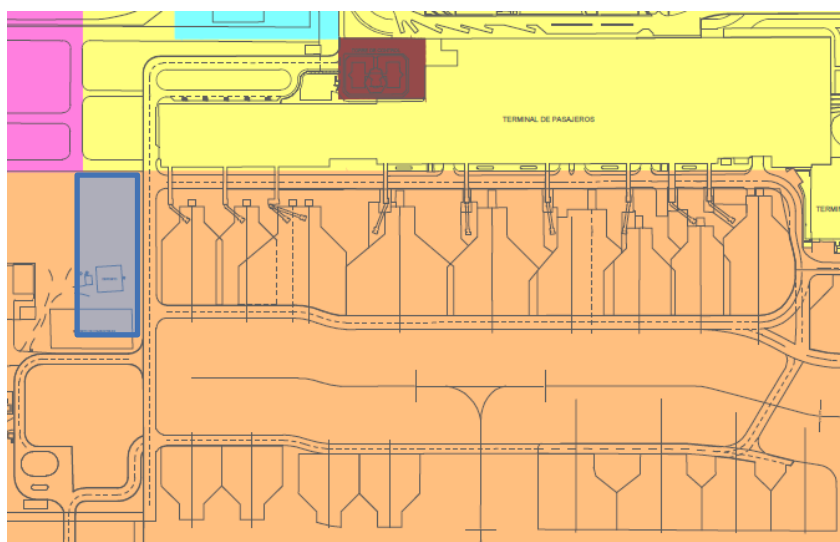


Ilustración 5.12.- Plataforma. Desarrollo previsible



Asimismo, se propone una nueva zona de equipos de 6.400 m² aproximadamente en el extremo sur de la plataforma ampliada. Junto a esta parcela se dispone además de espacio suficiente para la instalación de edificaciones destinadas al almacenamiento de equipos si fuese necesario.

Ilustración 5.13.- Superficie para equipos handling. Desarrollo Previsible



5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

5.2.1 Zona de pasajeros

Como ya se ha indicado, para poder atender con un nivel de servicio adecuado la demanda de pasajeros esperada en los distintos horizontes de estudio, es necesaria la ampliación y remodelación de distintos subsistemas del Edificio Terminal 1 actualmente en servicio.

Para realizar esta ampliación es necesario desarrollar un diseño funcional que realice un estudio exhaustivo a un nivel de detalle que excede el objeto de este plan director. Por ello se proponen a nivel general las actuaciones necesarias para cumplir con las necesidades determinadas en el horizonte de estudio del Plan Director, recogidas en el capítulo 4 de la Memoria de este documento.

Para la adecuación de cada uno de los edificios terminales a la demanda prevista, se describen a continuación las principales actuaciones:

EDIFICIO TERMINAL T1. TRÁFICO PENINSULAR E INTERNACIONAL

Se propone ampliar la planta del edificio terminal hacia el norte en unos 9.000 m² por planta, para alojar las nuevas instalaciones necesarias. La necesidad de nuevos mostradores de facturación hace necesario desplazar los controles de seguridad hacia el norte del terminal, para poder instalar los nuevos mostradores de facturación, alineados con los ya existentes. Las instalaciones para el control de seguridad requerirán aproximadamente 3.000 m² para alojar 7 filtros dobles de seguridad y las zonas de colas necesarias. Como consecuencia de desplazar los controles de seguridad, se aumentará el vestíbulo de salidas y se obtendrá con ello un mayor espacio de circulación y espacio para nuevas zonas comerciales.

Asimismo, se ampliará la sala de embarque prolongando el dique 140 metros hacia el sur para dar cabida a las tres nuevas posiciones de contacto para el embarque, incrementando la superficie disponible en más de 6.000 m² por planta. Las nuevas puertas de embarque llevarán asociados los controles de pasaportes en puerta correspondientes. Esta ampliación permitirá reubicar diferentes dependencias e instalaciones de la zona afectada por la ampliación y redistribución en la zona norte del edificio, así como poder incrementar la oferta comercial del aeropuerto.

Con respecto a las llegadas, las ampliaciones del edificio Terminal indicadas anteriormente se realizarán también en la planta baja, obteniendo espacio suficiente para añadir los controles de pasaporte necesarios que se reubicarán aprovechando la ampliación del dique hacia el sur, mejorando la circulación de los pasajeros en los flujos de llegadas. Permitirá además instalar más hipódromos de recogida de equipajes y redistribuir los existentes para así cumplir los criterios de calidad de servicio establecidos en una instalación de este estilo a la vez que se asegura una reserva de espacio que llegado el caso permita la instalación de más hipódromos que aseguren absorber posibles desviaciones en la demanda de tráfico inicialmente prevista y/o en la tipología del mismo. La ampliación propuesta permite también reubicar las diferentes dependencias e instalaciones de las zonas afectadas por la ampliación, y a su vez, implantar otras dependencias como las que habitualmente se ubican en una instalación de este tipo (zonas privadas, áreas comerciales, etc.).

En la Ilustración 5.14 y la Ilustración 5.15 se muestran las ampliaciones propuestas.

Ilustración 5.14.- Ampliación propuesta del Edificio terminal T1

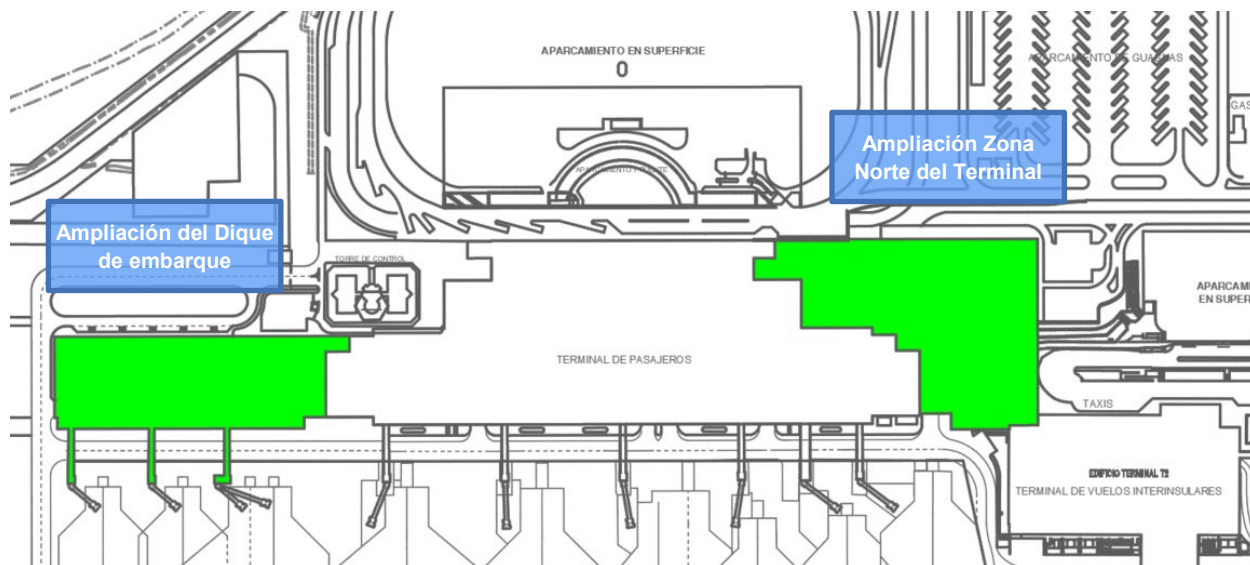
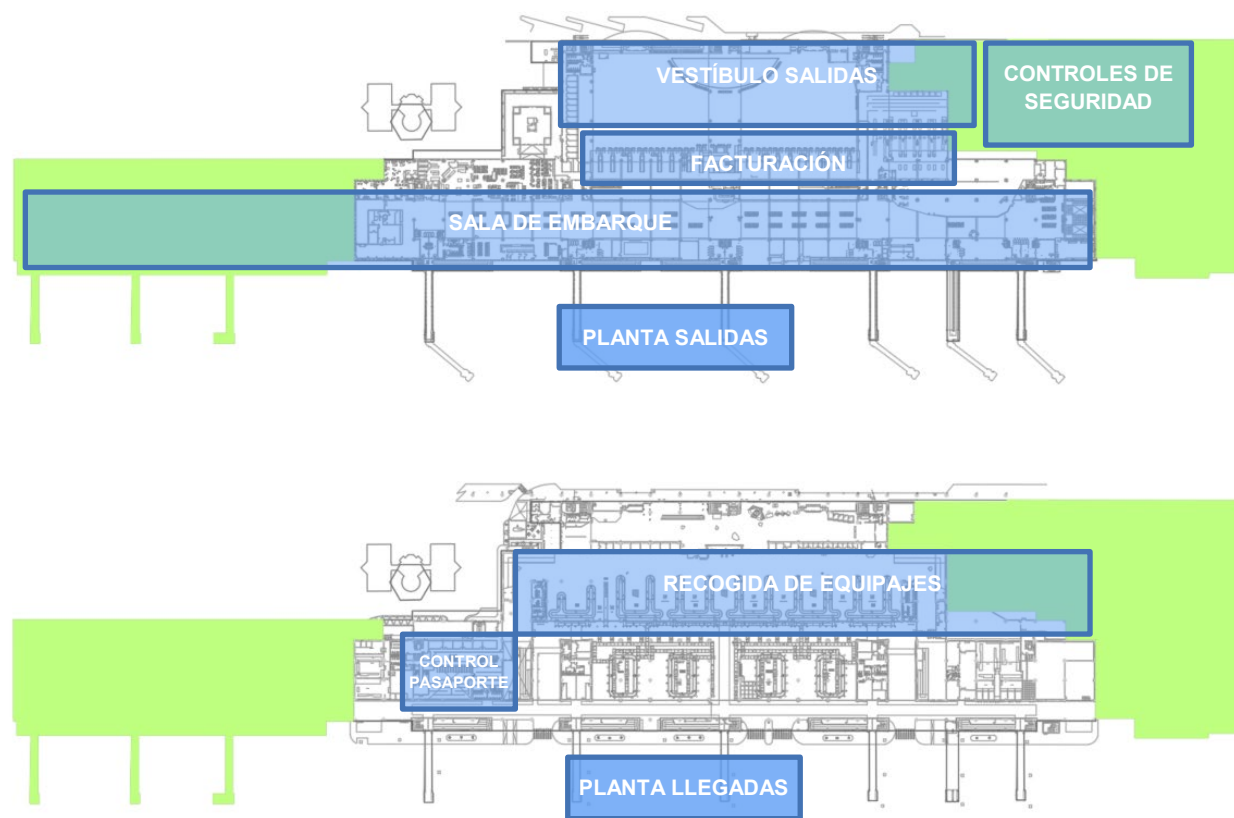


Ilustración 5.15.- Ampliación del Edificio terminal T1. Planta Salidas y Llegadas



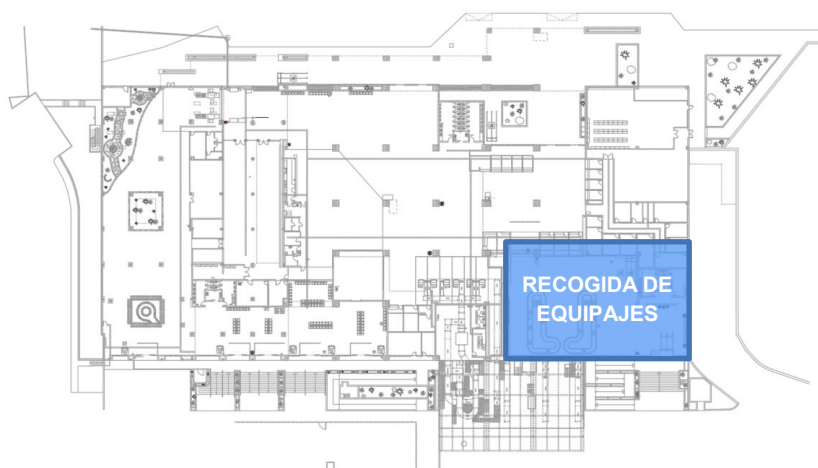
Será necesario elaborar un diseño funcional del Terminal que recoja y analice con un mayor nivel de detalle las actuaciones aquí expuestas de modo general. Asimismo, una vez se disponga de mayor detalle, se llevarán a cabo las consultas pertinentes para garantizar la continuidad de las instalaciones radioeléctricas que se pudieran ver afectadas por la ampliación del Edificio Terminal.

EDIFICIO TERMINAL T2. TRÁFICO INTERINSULAR

Es necesario realizar una reforma de la zona de recogidas de equipajes, para añadir un tercer hipódromo de recogida y reordenar los espacios para cumplir los estándares de calidad de servicio al pasajero requeridos. No es necesario realizar una ampliación del edificio, ya que se considera que el espacio disponible es suficiente para satisfacer las necesidades en la zona de recogida de Equipajes. No obstante, será necesario realizar un estudio funcional que valide y concrete las actuaciones a realizar.

En la Ilustración 5.16 se muestra la zona de actuación.

Ilustración 5.16.- Remodelación Edificio terminal T2. Recogida de equipajes

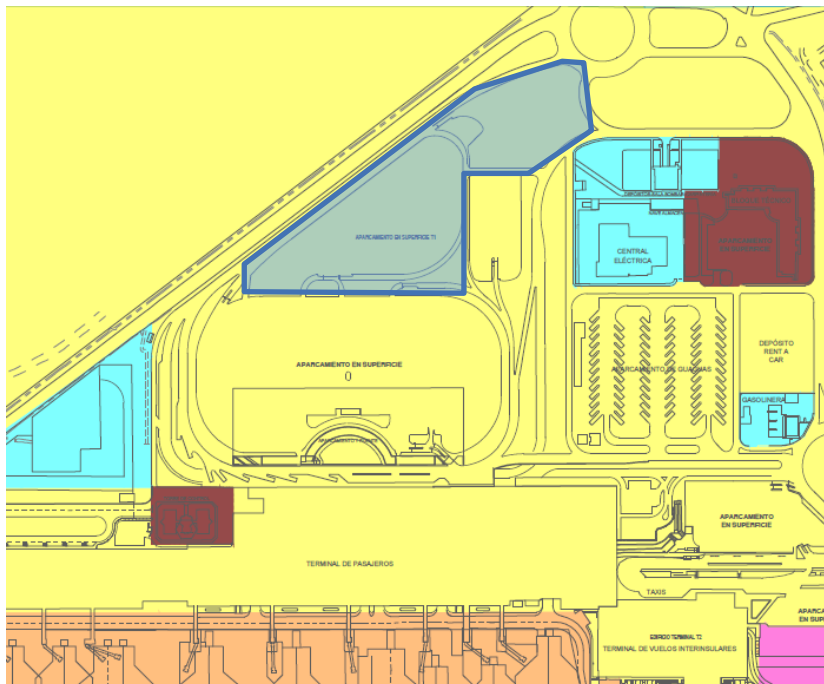


APARCAMIENTOS

En cuanto a los aparcamientos, en el Desarrollo Previsible se mantendrán los actuales, completando las plazas necesarias hasta el último horizonte de estudio con un nuevo aparcamiento en superficie al noroeste del P1 y contiguo a éste, ocupando las parcelas situadas entre los viales de acceso al aeropuerto y el propio aparcamiento P1. Estas parcelas cuentan con más de 20.000 m² utilizables para aparcamiento.

En la Ilustración 5.17 se indica sombreada la ubicación del nuevo aparcamiento propuesto.

Ilustración 5.17.- Aparcamientos de vehículos. Desarrollo previsible



ACCESO AL AEROPUERTO

En función de criterios operacionales y de calidad se propone la separación de flujos en los accesos al aeropuerto disponiendo de dos accesos separados y unos viales interiores que permitan distribuir el tráfico interior del mismo.

Por ello se plantea la construcción de una nueva rotonda de acceso que complemente el acceso actual existente. Dicha glorieta deberá si los condicionantes técnicos lo permiten permitir el acceso tanto desde la carretera LZ-40 (Aeropuerto-Puerto del Rosario) como desde la carretera LZ-2 (Arrecife – Playa Blanca).

Este nuevo acceso deberá ser acordado con los organismos pertinentes con competencias en las citadas infraestructuras de acuerdo a los estudios previos de proyecto que se puedan llevar a cabo.

Ilustración 5.18.- Nuevo acceso al aeropuerto. Desarrollo previsible



5.2.2 Zona de servicios

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

A medio plazo, está previsto dar de baja la radioayuda NDB LZ.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

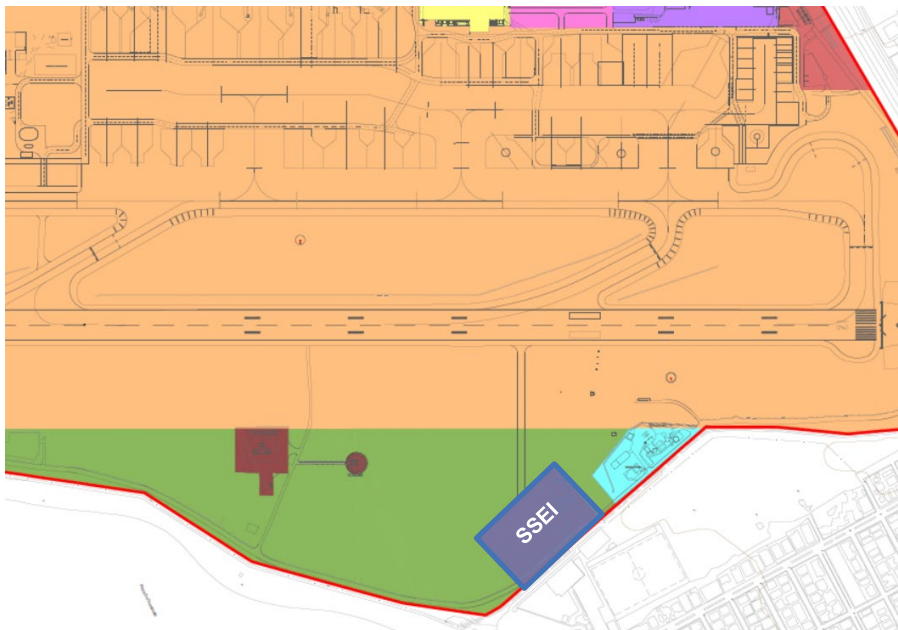
El actual Edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, se trasladará a la ubicación propuesta en la alternativa 2.

La nueva parcela del SSEI se situará en la zona este del aeropuerto y dispondrá de un vial exclusivo de acceso a pista.

Estas nuevas instalaciones del SSEI deberán asegurar el mantenimiento de la Categoría de los servicios que prestan en la actualidad.

En la Ilustración 5.19 se muestra sombreada la nueva ubicación del SSEI.

Ilustración 5.19.- Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Desarrollo previsible



CAMINO PERIMETRAL

Será necesario retranquear el camino perimetral en la zona próxima al apartadero de la cabecera 03, para adaptar el mismo a la normativa en cuanto a márgenes de seguridad para aeronaves con letra de clave D.

Por último, se ampliará el camino perimetral a dos carriles en todo el tramo que sea posible, al mismo tiempo que se mejorará su drenaje. Estas actuaciones se realizarán simultáneamente con la renovación del vallado perimetral.

5.2.3 Zona de abastecimiento

ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

Las ampliaciones de la plataforma y del Terminal T1 propuestas obligan a reubicar las instalaciones de combustibles al verse afectados por estas actuaciones.

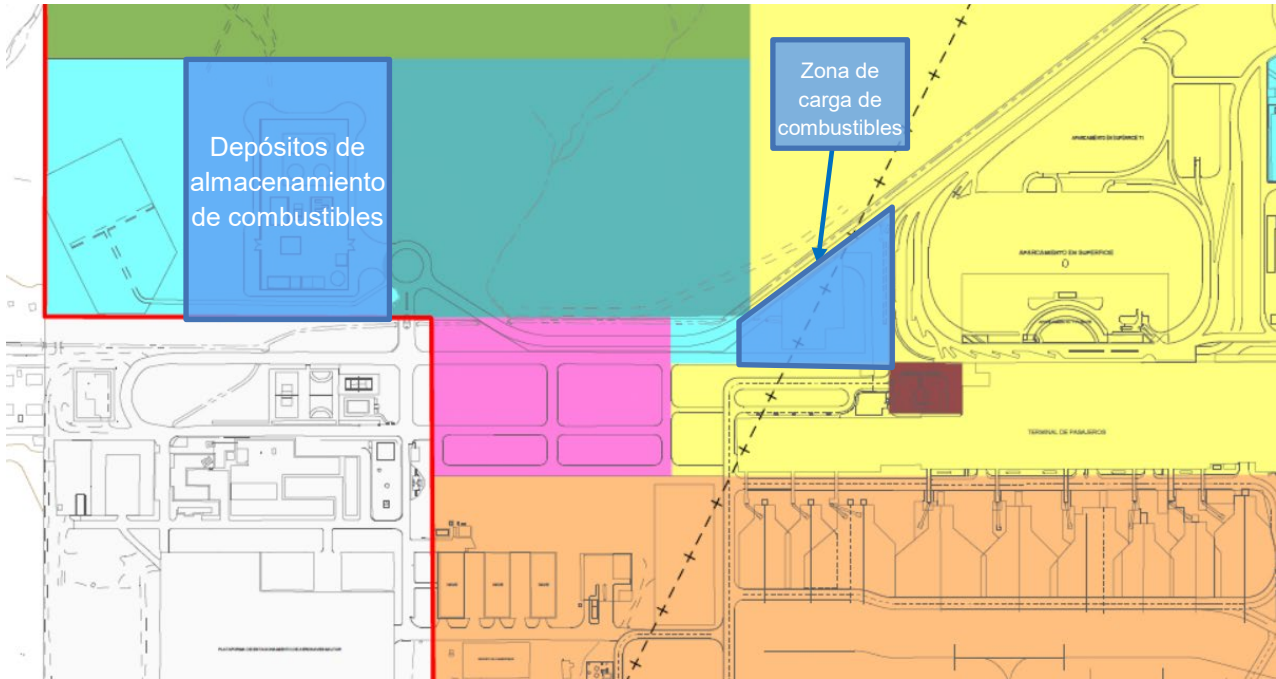
Se propone reubicar los depósitos de almacenamiento en una parcela situada al suroeste del Edificio Terminal, dentro del límite de propiedad actual del aeropuerto y de la Zona de Servicio Vigente, con una superficie aproximada de 43.000 m².

Al sur de la Torre de Control se creará una zona de carga de combustibles comunicada mediante las adecuadas conducciones con la nueva parcela de almacenamiento disponiéndose además de los viarios y vallados oportunos que permitan mantener esta instalación en lado aire. De esta forma, el combustible almacenado en los depósitos de dicha parcela llegaría por esas conducciones hasta la zona de carga, en la que se abastecerían las cisternas de suministro para posteriormente suministrar combustible a las aeronaves que operen en plataforma. Esta zona tendrá unos 10.000 m² donde se ubicarán las instalaciones asociadas a los cargaderos y las zonas de estacionamiento de las cisternas.

La reubicación de las instalaciones de combustible afectadas se deberá llevar a cabo garantizando en todo momento las capacidades actuales de abastecimiento.

La siguiente ilustración muestra las ubicaciones propuestas tanto para la zona de depósitos como para el cargadero.

Ilustración 5.20.- Instalaciones de combustible. Desarrollo previsible

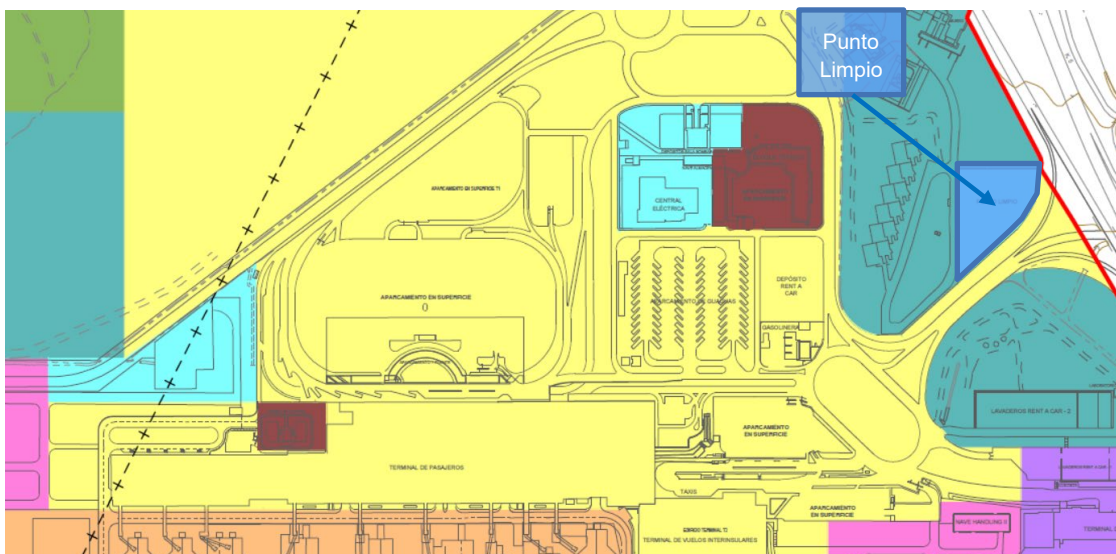


PUNTO LIMPIO

Se propone trasladar las actuales instalaciones de recogida selectiva de residuos, punto limpio, a una nueva ubicación en el lado tierra del recinto aeroportuario.

La nueva ubicación propuesta se encuentra al oeste del recinto aeroportuario, en una zona de antiguas viviendas militares. En la siguiente ilustración se indica sombreada la ubicación propuesta.

Ilustración 5.21.- Punto limpio. Desarrollo Previsible



5.3 Zona de reserva

Una vez estimados los terrenos necesarios para realizar las actuaciones propuestas en el Desarrollo Previsible, quedan determinadas áreas dentro de la Zona de Servicio que no tienen asignado ningún uso específico y que se catalogan como Zona de Reserva para ampliaciones posteriores.

Por último, en los suelos que integran la Zona de Servicio Aeroportuario delimitada, y con el objetivo de cumplir con las distintas legislaciones en materia de medio ambiente para la implantación de usos, podrán implementarse, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, estrategias de implantación de instalaciones que redunden en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles que minimicen la huella ambiental. Estas instalaciones estarán vinculadas a las energías renovables disponibles a fecha de hoy y futuras como podrían ser: “Energía eólica, Energía solar (fotovoltaica y solar térmica), Energía hidráulica o hidroeléctrica, Biomasa y biogás, Energía geotérmica, Energía mareomotriz, Energía undimotriz u olamotriz, Bioetanol, Biodiesel”.

5.4 Necesidades de terreno

Las propuestas realizadas para llevar a cabo el Desarrollo Previsible del Aeropuerto César Manrique Lanzarote requieren disponer de terrenos más allá del límite del aeropuerto, que tendrán un doble origen: terrenos que actualmente pertenecen al Ministerio de Defensa, y terrenos que pertenecen a los términos municipales de San Bartolomé y Tías. En el Plano 4.3 se muestran las necesidades de terreno cuyo origen se indica a continuación:

- La ampliación de la Plataforma de Aviación Comercial, que precisa la ocupación de terrenos pertenecientes al Ministerio de Defensa.
- La incorporación de los terrenos sobre los que se encuentra parte del sistema de iluminación de aproximación por la cabecera 21.
- Las reservas de terrenos que garanticen en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Estas actuaciones tienen como consecuencia directa la variación del límite de la Zona de Servicio del Aeropuerto.

5.5 Descripción de las operaciones aéreas previstas

No se esperan cambios en la operativa de las aeronaves en vuelo en el aeropuerto, salvo la eliminación de la maniobra de aproximación instrumental NDB RWY03. Las restantes maniobras propuestas del desarrollo previsible serán análogas a las descritas en el Apartado 2 del Capítulo 2 Situación actual del aeropuerto y su entorno de esta Memoria.

Adicionalmente en el documento III. Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante del presente Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote se refleja la posible incidencia en el entorno que pudieran tener las maniobras asociadas al Desarrollo Previsible propuesto en este Plan Director, apartado 5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible y apartado 6 Áreas de afección acústica en el territorio.

5.6 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.2.

Tabla 5.2.- Resumen de las actuaciones más importantes en el desarrollo previsible

Actuaciones Principales
Subsistema de Movimiento de Aeronaves
Ampliación de la Plataforma de Aviación Comercial
Ampliación de la Plataforma de Aviación General y traslado de los puestos de helicópteros
Subsistema Actividades Aeroportuarias
Ampliación del edificio Terminal T1
Reforma del edificio Terminal T2
Nuevo aparcamiento de vehículos en superficie
Nuevo acceso al aeropuerto
Traslado del SSEI
Adecuación del camino perimetral y nuevo vallado perimetral de seguridad
Reubicación de las instalaciones de combustibles
Traslado del punto limpio
Navegación aérea
Adecuación del SIA RWY 03 por desplazamiento del umbral 03
Adquisición de terrenos
Adquisición de terrenos

6 Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a 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 aeródromo de letra de clave “A” por el Decreto 2024/1976, de 30 de julio, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote.

Mediante la Orden del Ministerio de Fomento (actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) de 5 de septiembre de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del 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 2591/1998, de 4 de diciembre, para su aprobación. 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.

Considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de Canarias como del resto de España, es preciso realizar una planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se dé una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote 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.

Como resultado de las modificaciones introducidas, la Zona de Servicio ha experimentado alguna variación con respecto a la delimitada en 2001.

La revisión ha supuesto también la modificación de las denominaciones de algunas de las subzonas o ámbitos dentro de la Zona de Servicio, en concreto las denominadas Zonas Industriales, que pasan a denominarse Zonas de Actividades Complementarias o Zona de Apoyo a la Aeronave.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 246,71 hectáreas, de las cuales 134,55 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 71,50 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 40,66 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, bien mediante las coordenadas UTM de sus vértices, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. Los terrenos adicionales necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio ocupan una superficie de 45,67 hectáreas y figuran representados gráficamente en el Plano 4.3 del Plan Director.

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: 1. “Subsistema de Movimiento de Aeronaves”; 2. “Subsistema de Actividades Aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales y 3. “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 134,55 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 03-21, calles de salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos.
 - 1.2. Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y el terminal de pasajeros.
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, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 71,50 hectáreas, que se distribuyen 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: 32,16 hectáreas.
 - 2.2. Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 3,96 hectáreas.
 - 2.3. 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 SSEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 3,81 hectáreas.
 - 2.4. Zona de Carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,24 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: 0,97 hectáreas.
 - 2.6. Zona de Abastecimiento Energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 10,53 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 de 17,84 hectáreas.

3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Su superficie es de 40,66 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas de, entre otros factores, condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro necesario para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

En consonancia con las exigencias que promueven las distintas legislaciones en materia de medio ambiente para la implantación de usos, en los suelos que integran la Zona de Servicio Aeroportuario delimitada podrán implementarse, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, estrategias de implantación de instalaciones que redunden en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles. Estas instalaciones estarán vinculadas a las energías renovables disponibles a fecha de hoy y futuras como podrían ser: “Energía eólica, Energía solar (fotovoltaica y solar térmica), Energía hidráulica o hidroeléctrica, Biomasa y biogás, Energía geotérmica, Energía mareomotriz, Energía undimotriz u olamotriz, Bioetanol, Biodiesel”.

Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado 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 de la 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.

Los términos municipales afectados total o parcialmente por la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto César Manrique Lanzarote son:

- Término municipal de Tías.
- Término municipal de San Bartolomé.

A continuación, se muestran las coordenadas REGCAN 95 (huso 28) del límite de la Zona de Servicio Propuesta por el presente Plan Director.

Tabla 5.3.- Coordenadas UTM huso 28 (REGCAN95) del límite de la zona de servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	635.113,32	3.201.775,74	137	636.589,80	3.203.949,80
2	635.238,49	3.202.044,10	138	636.591,01	3.203.943,86
3	635.312,23	3.202.050,22	139	636.595,13	3.203.924,50
4	635.615,54	3.202.662,70	140	636.597,74	3.203.911,14
5	635.268,26	3.202.832,62	141	636.601,57	3.203.897,53
6	635.262,87	3.202.821,64	142	636.608,38	3.203.873,02
7	635.252,78	3.202.801,09	143	636.615,38	3.203.847,94
8	635.243,94	3.202.784,31	144	636.624,29	3.203.815,63
9	635.231,98	3.202.759,67	145	636.620,02	3.203.804,42
10	635.220,16	3.202.736,19	146	636.610,71	3.203.780,12
11	635.208,66	3.202.713,22	147	636.599,77	3.203.752,06
12	635.196,76	3.202.689,20	148	636.591,16	3.203.729,83
13	635.183,33	3.202.662,68	149	636.582,49	3.203.707,72
14	635.169,92	3.202.635,63	150	636.566,12	3.203.681,29
15	635.154,88	3.202.605,25	151	636.550,02	3.203.655,54
16	635.142,06	3.202.579,71	152	636.538,55	3.203.637,26
17	635.128,32	3.202.552,13	153	636.528,84	3.203.621,08
18	635.117,02	3.202.529,62	154	636.526,79	3.203.617,49
19	635.101,71	3.202.537,46	155	636.513,78	3.203.591,36
20	635.078,34	3.202.548,96	156	636.499,94	3.203.563,41
21	635.051,93	3.202.562,08	157	636.482,03	3.203.527,25
22	635.027,82	3.202.574,07	158	636.490,68	3.203.494,17
23	635.001,02	3.202.587,47	159	636.491,99	3.203.488,03
24	634.971,80	3.202.601,93	160	636.499,93	3.203.458,90
25	634.945,37	3.202.614,99	161	636.507,68	3.203.429,24
26	634.915,03	3.202.630,16	162	636.516,25	3.203.396,64
27	634.883,76	3.202.645,57	163	636.524,07	3.203.366,82
28	634.853,24	3.202.660,58	164	636.531,54	3.203.338,38
29	634.829,34	3.202.672,30	165	636.539,70	3.203.307,57
30	634.806,93	3.202.683,37	166	636.547,40	3.203.278,40
31	634.814,29	3.202.720,73	167	636.555,34	3.203.248,47
32	634.820,61	3.202.751,86	168	636.563,69	3.203.217,41
33	634.829,25	3.202.796,76	169	636.571,25	3.203.189,10
34	634.839,03	3.202.846,50	170	636.578,31	3.203.162,78
35	634.845,09	3.202.877,23	171	636.583,20	3.203.144,24
36	634.848,30	3.202.878,29	172	636.584,02	3.203.129,71

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
37	634.898,19	3.203.163,60	173	636.584,57	3.203.119,76
38	634.902,10	3.203.162,90	174	636.572,49	3.203.102,33
39	634.913,48	3.203.160,01	175	636.558,36	3.203.081,85
40	634.918,90	3.203.189,10	176	636.540,05	3.203.055,34
41	634.921,01	3.203.201,11	177	636.526,11	3.203.035,30
42	634.918,16	3.203.214,59	178	636.515,61	3.203.020,10
43	634.915,51	3.203.223,02	179	636.493,48	3.202.995,00
44	634.912,15	3.203.228,99	180	636.466,50	3.202.964,59
45	634.909,98	3.203.231,03	181	636.441,93	3.202.937,03
46	634.991,51	3.203.697,31	182	636.417,13	3.202.909,18
47	634.996,63	3.203.720,03	183	636.396,69	3.202.886,27
48	635.004,86	3.203.735,52	184	636.378,92	3.202.866,49
49	635.024,42	3.203.765,49	185	636.364,43	3.202.850,53
50	635.038,71	3.203.780,85	186	636.337,87	3.202.834,26
51	635.048,14	3.203.787,21	187	636.311,57	3.202.818,51
52	635.059,48	3.203.797,55	188	636.283,55	3.202.801,64
53	635.123,42	3.203.840,00	189	636.254,29	3.202.784,12
54	635.140,03	3.203.849,37	190	636.227,86	3.202.768,26
55	635.138,99	3.203.850,96	191	636.205,93	3.202.755,02
56	635.124,29	3.203.873,13	192	636.182,67	3.202.721,65
57	635.145,27	3.203.877,93	193	636.165,33	3.202.696,45
58	635.169,02	3.203.883,27	194	636.144,43	3.202.666,44
59	635.193,23	3.203.888,79	195	636.122,71	3.202.634,96
60	635.219,61	3.203.894,56	196	636.104,17	3.202.608,60
61	635.239,98	3.203.895,99	197	636.084,53	3.202.579,95
62	635.267,55	3.203.898,01	198	636.070,18	3.202.559,16
63	635.300,57	3.203.900,32	199	636.060,41	3.202.544,89
64	635.327,88	3.203.902,38	200	636.040,88	3.202.525,14
65	635.355,21	3.203.904,48	201	636.015,08	3.202.499,05
66	635.373,64	3.203.905,77	202	635.992,79	3.202.476,50
67	635.417,98	3.203.909,01	203	635.974,02	3.202.457,42
68	635.436,80	3.203.910,61	204	635.964,16	3.202.447,27
69	635.436,62	3.203.911,36	205	635.954,15	3.202.429,49
70	635.445,63	3.203.918,41	206	635.942,51	3.202.408,66
71	635.449,16	3.203.920,04	207	635.938,93	3.202.405,18
72	635.454,52	3.203.914,08	208	635.937,50	3.202.403,91

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
73	635.473,52	3.203.914,48	209	635.921,26	3.202.387,86
74	635.502,54	3.203.915,10	210	635.894,54	3.202.361,95
75	635.531,27	3.203.915,90	211	635.870,25	3.202.338,29
76	635.555,30	3.203.916,47	212	635.854,36	3.202.322,84
77	635.589,48	3.203.917,45	213	635.835,63	3.202.304,62
78	635.597,32	3.203.917,59	214	635.835,01	3.202.304,03
79	635.600,37	3.203.917,32	215	635.832,69	3.202.301,86
80	635.602,80	3.203.916,75	216	635.830,80	3.202.300,31
81	635.604,19	3.203.916,21	217	635.800,08	3.202.277,64
82	635.608,92	3.203.913,11	218	635.773,89	3.202.258,38
83	635.664,25	3.203.918,71	219	635.760,89	3.202.229,26
84	635.744,45	3.203.924,59	220	635.745,31	3.202.194,09
85	635.750,15	3.203.926,25	221	635.730,09	3.202.159,71
86	635.758,77	3.203.927,76	222	635.715,43	3.202.126,54
87	635.770,05	3.203.929,05	223	635.699,60	3.202.090,70
88	635.783,76	3.203.930,26	224	635.684,30	3.202.055,13
89	635.806,80	3.203.931,79	225	635.670,23	3.202.023,57
90	635.819,55	3.203.932,68	226	635.654,59	3.201.988,40
91	635.837,49	3.203.933,86	227	635.639,34	3.201.954,11
92	635.863,50	3.203.935,62	228	635.622,69	3.201.916,71
93	635.888,11	3.203.937,35	229	635.607,33	3.201.882,11
94	635.914,42	3.203.939,32	230	635.603,23	3.201.872,89
95	635.938,02	3.203.941,44	231	635.589,66	3.201.842,39
96	635.956,12	3.203.943,79	232	635.585,50	3.201.833,08
97	635.967,75	3.203.945,49	233	635.573,39	3.201.805,97
98	635.984,17	3.203.947,97	234	635.567,40	3.201.792,97
99	636.000,82	3.203.949,46	235	635.559,09	3.201.774,90
100	636.020,98	3.203.950,88	236	635.543,12	3.201.738,86
101	636.038,36	3.203.952,10	237	635.542,10	3.201.736,56
102	636.061,53	3.203.953,86	238	635.529,53	3.201.708,22
103	636.083,56	3.203.955,39	239	635.517,77	3.201.668,85
104	636.103,64	3.203.956,89	240	635.505,80	3.201.629,07
105	636.133,17	3.203.959,01	241	635.503,37	3.201.620,91
106	636.163,25	3.203.961,13	242	635.494,60	3.201.591,43
107	636.194,61	3.203.963,43	243	635.488,34	3.201.570,51
108	636.227,80	3.203.965,83	244	635.487,94	3.201.569,05
109	636.262,15	3.203.968,27	245	635.464,61	3.201.571,24

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
110	636.292,16	3.203.970,50	246	635.434,86	3.201.573,87
111	636.323,08	3.203.972,77	247	635.404,49	3.201.576,21
112	636.351,29	3.203.974,91	248	635.379,79	3.201.577,82
113	636.380,07	3.203.976,83	249	635.358,89	3.201.576,43
114	636.399,03	3.203.978,11	250	635.354,14	3.201.575,36
115	636.410,03	3.203.978,86	251	635.352,88	3.201.575,09
116	636.439,57	3.203.981,06	252	635.350,21	3.201.575,09
117	636.457,72	3.203.982,73	253	635.347,85	3.201.575,65
118	636.472,91	3.203.985,57	254	635.328,73	3.201.574,46
119	636.487,25	3.203.986,60	255	635.326,74	3.201.574,33
120	636.510,49	3.203.988,32	256	635.323,62	3.201.574,16
121	636.515,44	3.203.988,44	257	635.300,89	3.201.572,32
122	636.541,20	3.203.990,52	258	635.274,14	3.201.553,63
123	636.565,01	3.203.992,30	259	635.250,42	3.201.537,03
124	636.586,88	3.203.994,01	260	635.233,96	3.201.525,46
125	636.651,50	3.203.998,66	261	635.233,40	3.201.526,98
126	636.661,56	3.203.995,21	262	635.231,49	3.201.525,64
127	636.668,77	3.203.990,71	263	635.227,48	3.201.541,05
128	636.678,96	3.203.980,29	264	635.222,73	3.201.559,18
129	636.687,53	3.203.970,16	265	635.217,23	3.201.579,66
130	636.693,50	3.203.957,89	266	635.203,46	3.201.602,51
131	636.694,41	3.203.945,95	267	635.188,33	3.201.627,53
132	636.674,67	3.203.946,95	268	635.171,57	3.201.655,60
133	636.641,73	3.203.947,63	269	635.166,47	3.201.673,89
134	636.621,17	3.203.948,51	270	635.158,48	3.201.703,25
135	636.602,57	3.203.949,40	271	635.155,03	3.201.716,03
136	636.596,40	3.203.949,73	1	635.113,32	3.201.775,74

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 2					
272	634.786,16	3.202.295,76	283	634.830,86	3.202.383,96
273	634.790,92	3.202.321,52	284	634.875,24	3.202.375,97
274	634.794,27	3.202.339,27	285	634.896,61	3.202.372,26
275	634.774,18	3.202.343,73	286	634.892,76	3.202.351,62
276	634.753,10	3.202.348,69	287	634.883,26	3.202.299,84
277	634.753,75	3.202.352,77	288	634.879,56	3.202.278,84
278	634.771,20	3.202.349,20	289	634.861,48	3.202.282,10
279	634.792,63	3.202.344,90	290	634.839,07	3.202.286,17
280	634.795,23	3.202.344,23	291	634.811,96	3.202.291,16
281	634.799,24	3.202.366,89	272	634.786,16	3.202.295,76
282	634.803,20	3.202.389,12			

Punto	X	Y
RECINTO 3		
292	636.534,66	3.204.039,18
293	636.620,61	3.204.212,82
294	636.677,58	3.204.184,62
295	636.608,04	3.204.044,12

Punto	X	Y
RECINTO 4		
296	635.217,11	3.201.373,53
297	635.311,76	3.201.564,67
298	635.351,07	3.201.567,72
299	635.380,72	3.201.568,71
300	635.270,88	3.201.346,90

7 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

7.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer

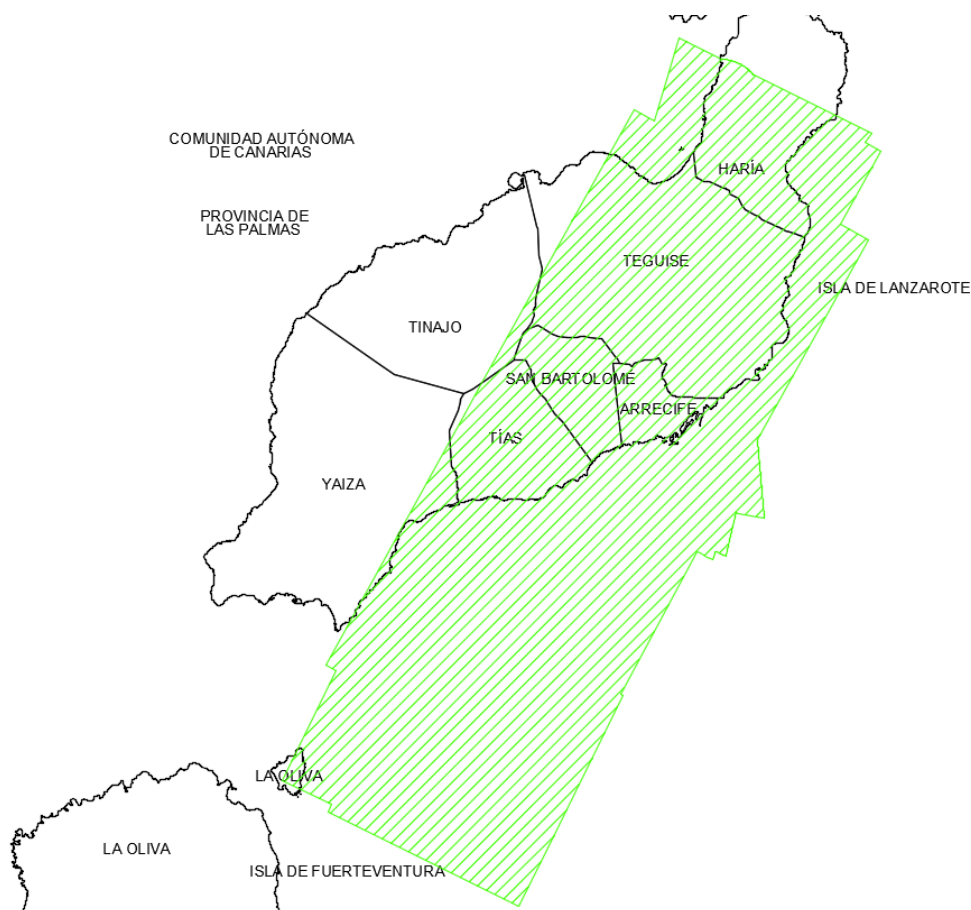
En los planos nº 5 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, tanto establecidas en el Real Decreto 2024/1976 y en el Real Decreto 1056/1992, como las propuestas hasta su desarrollo previsible.

Tal y como se recoge en el documento III de este Plan Director, los términos municipales afectados total o parcialmente por la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto César Manrique Lanzarote y por la propuesta de Servidumbres Aeronáuticas son los que se listan a continuación:

- Servidumbres Aeronáuticas:
 - Pertenecientes a la Isla de Lanzarote:
 - Arrecife
 - Haría
 - San Bartolomé
 - Teguise
 - Tías
 - Tinajo
 - Yaiza
 - Pertenecientes a la Isla de Fuerteventura:
 - La Oliva

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, se muestran en la siguiente ilustración.

Ilustración 5.22.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible



7.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

A continuación, se muestran las isófonas correspondientes a los periodos día, tarde y noche del escenario de desarrollo previsible.

Ilustración 5.23.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo día (7-19h).

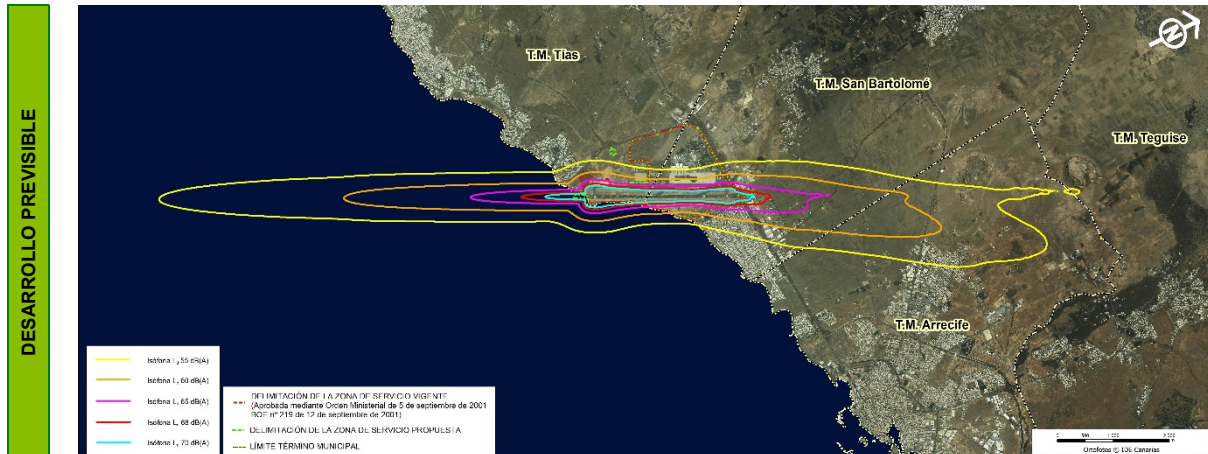


Ilustración 5.24.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo tarde (19-23h).

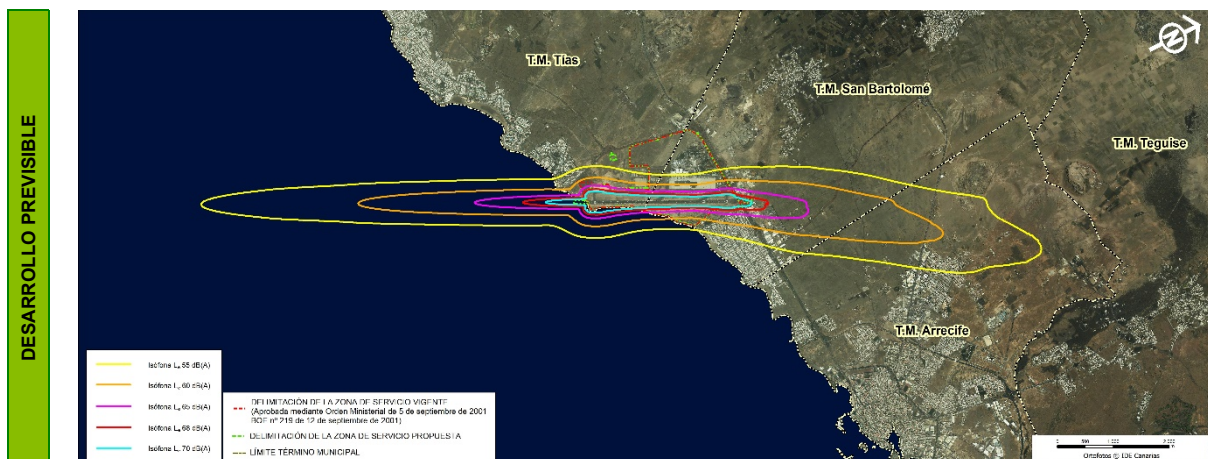
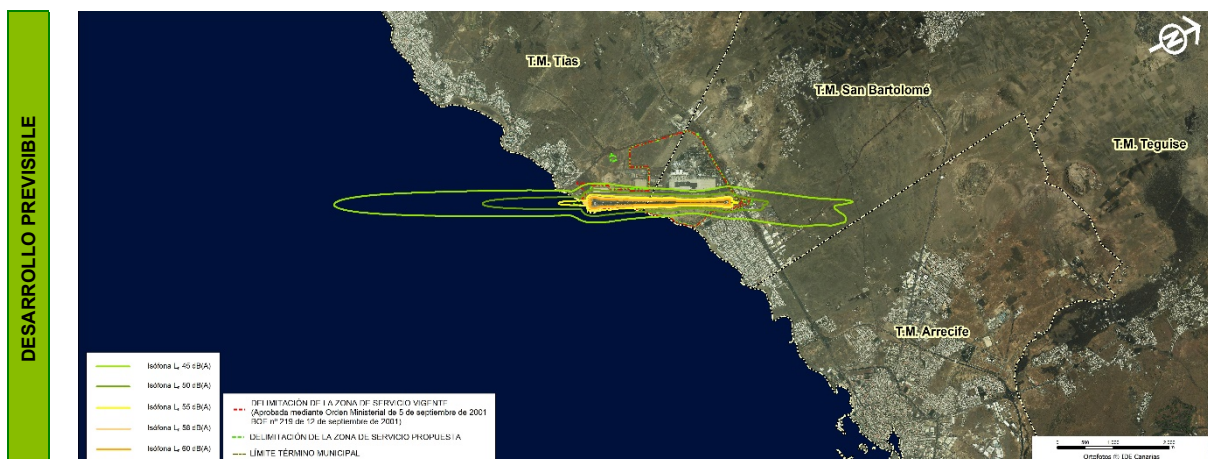
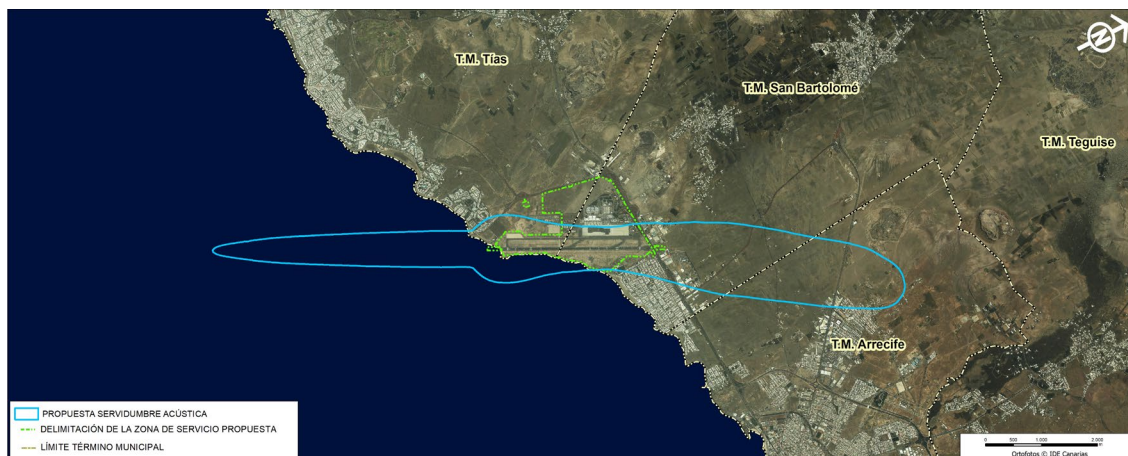


Ilustración 5.25.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo noche (23-7h).



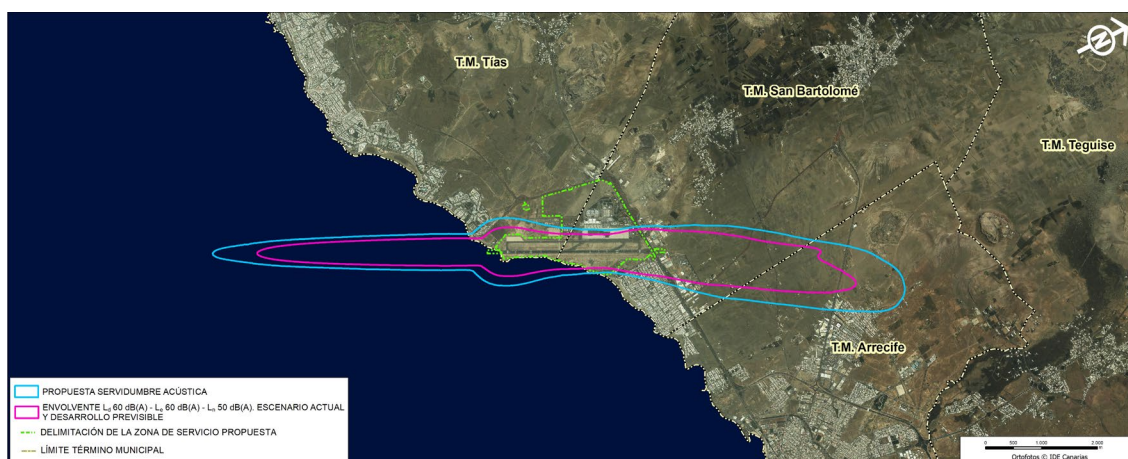
Actualmente el Aeropuerto César Manrique Lanzarote cuenta con una propuesta de servidumbre acústica que se elaboró en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas verificando los criterios técnicos recogidos en dicha legislación.

Ilustración 5.26.- Propuesta de delimitación de servidumbre acústica actualmente en tramitación. Elaborada en cumplimiento de la Ley 5/2010



En este sentido, se ha realizado un análisis y comparación con las isófonas obtenidas en el Estudio Ambiental Estratégico y se observa que la envolvente de la isófona definida por L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A), del escenario de desarrollo previsible queda englobada en su totalidad por la citada servidumbre.

Ilustración 5.27.- Comparativa propuesta de delimitación de servidumbre acústica actualmente en tramitación y envolvente L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A) escenarios actual y desarrollo previsible.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO