

PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BÁVARO

EVALUACIÓN TÉCNICA



Departamento
Aeroportuario

Dirección Técnica

Noviembre 2019

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

ANTECEDENTES

Un aeropuerto es una obra de infraestructura internacional, que se rige por reglamentos mundiales y tiene que ser sancionada por estándares y organismo internacionales, lo que la convierte en una puerta al mundo y a la globalización.

Este proyecto, promovido por el Grupo ABRISA, propone la construcción de un aeropuerto internacional en el solar de La Leta, en El Salado, en la provincia La Altagracia, terrenos de su propiedad, ubicados en la cercanía del creciente desarrollo de la zona turística de Uvero Alto – Macao – Miches. Este proyecto complementaría las facilidades aeroportuarias existentes pudiendo servir como infraestructura de contingencia, mejoraría la competitividad en beneficio del visitante, aumentaría el empleo y extendería el beneficio que acompaña al desarrollo turístico a la zona.

Se reconoce que aeropuerto será de la exclusiva propiedad de la sociedad Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB, S.A.S, empresa organizada y existente de acuerdo a las leyes de la República Dominicana para regir todo lo concerniente al aeropuerto, su desarrollo y operación.

EL PROYECTO

La provincia La Altagracia se enfrenta al crecimiento del sector turístico previsto para los próximos años, para la cual se han aprobado para la zona la construcción de 80,000 nuevas habitaciones hoteleras. Actualmente cuenta con un aeropuerto internacional y, debido a las previsiones a corto y mediano plazo, su desarrollo económico y turístico no puede estar condicionado por ello. La existencia de un sistema aeroportuario garantiza su conectividad aérea ante cualquier contingencia que afecte las operaciones y el espacio aéreo del aeropuerto existente.

En ese sentido, la propuesta del Aeropuerto Internacional de Bávaro se presenta bajo el esquema de complementariedad de la infraestructura aeroportuaria existente.

Partiendo de esto, la existencia de un sistema aeroportuario garantiza su conectividad aérea ante cualquier contingencia que afecte las operaciones y el espacio aéreo del aeropuerto existente.

El proyecto presenta los requisitos de las instalaciones tomando los niveles de demanda y las características del tráfico aéreo definidos en la estimación de la demanda. El análisis de cada elemento componente y sus dimensiones hace uso de la actividad de las horas pico, pasajeros

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

anuales totales, movimientos totales estimados por en la prognosis para determinar los requerimientos de áreas por fase proporcionando capacidad para acomodar la demanda.

IMPACTO SOCIOECONÓMICO

La economía de República Dominicana se basa esencialmente en el turismo y la exportación de productos perecederos, y la distribución de estos productos depende, entre otros, de una vigorosa red internacional de transporte aéreo.

En la provincia de La Altagracia, se concentra el 60% de la oferta hotelera existente en el país, esperándose en los próximos años un importante aumento de la capacidad instalada con un crecimiento sostenido del 5% anual.

Este crecimiento de plazas hoteleras, unido a las previsiones de crecimiento del PIB, conforman un marco económico turístico que permitirá elevar las previsiones de tráfico de pasajeros en los aeropuertos del país hasta alcanzar alrededor de 47 millones en los próximos 30 años. De estos, unos 36 millones podrían estar conformados por turistas con destino en la provincia de La Altagracia, en la que se ha aprobado la construcción de 80,000 nuevas habitaciones.

En ese sentido, el proyecto, que se encuentra alineado con la visión de futuro y estrategias de crecimiento del país y los objetivos de la comunidad, sirve como herramienta para el desarrollo de la zona a la que servirá, ya que beneficiará a la comunidad en el largo plazo, y permitirá consolidar y complementar la oferta aeroportuaria existente, pudiendo captar tráfico adicional de nuevos destinos, mejorando la conectividad internacional, para convertirse en una de las palancas clave de crecimiento del país fortaleciendo la competitividad económica.

Esto serviría para atraer nueva inversión extranjera, permitiría un desarrollo físico y urbanístico del aeropuerto integrada en el territorio y en su entorno, y favorecería la creación de empleo local promoviendo la formación adecuada a los distintos perfiles de empleo, representa una gran contribución al desarrollo del país.

El proyecto generará además una substancial demanda de mano de obra para compañías locales durante la construcción. La ampliación probablemente generará cientos de trabajos en los próximos años, beneficiando a la economía local.

Los impactos en el entorno se han abordado desde el punto de vista de los impactos positivos que se generan por creación de nuevos puestos de trabajo e incremento del producto bruto regional, los que se deducirán a través de métodos que comparan los empleos directos que se

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

generarían en el aeropuerto, los empleos indirectos y los inducidos, mediante estadísticas del transporte aéreo en Latinoamérica.

IMPACTO AMBIENTAL

Es responsabilidad del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales la evaluación del impacto ambiental del proyecto, así como otorgar los permisos correspondientes. Aun así, haremos referencia a algunos aspectos generales sobre el tema. En ese sentido, se presenta una evaluación ecológica base que resume los siguientes aspectos:

- Los terrenos son compatibles con las condiciones necesarias para poder ser utilizados en la construcción y operación de un aeropuerto internacional;
- En la zona no existen áreas de especial incidencia en el anidamiento o reposo de aves migratorias, presentando una caracterización, en relación a rutas migratorias y presencia de aves, similar al área del aeropuerto existente en la zona;
- El paso de aves no afecta de manera significativa el espacio aéreo, por lo que no se consideran un riesgo potencial para el tráfico aéreo y las maniobras de despegue y aterrizaje;
- La zona donde se proyecta construir el aeropuerto es una zona deforestada dedicada básicamente a cultivo de subsistencia y ganadería;
- La posibilidad de que existan en el área especies que ameriten protección especial es sumamente remota;
- No se han detectado humedales en los terrenos estudiados;
- Los terrenos están completamente fuera de áreas protegidas y sus zonas de amortiguamiento;
- No hay indicios de ruinas coloniales ni estructuras ceremoniales prehispánicas; y
- No existe elemento florístico de especial interés.

A pesar de que el dictamen preliminar del estudio realizado establece la no existencia de elementos naturales que desaconsejen la construcción del aeropuerto, es necesario validar la realización de un completo Estudio de Impacto Ambiental, en base a los requerimientos que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales decida incluir en los Términos de Referencia.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

El compromiso de alcanzar objetivos ambientales y de sustentabilidad se expresa en el documento preliminar anexo al proyecto. La forma en que se delegarán las responsabilidades referentes a aspectos ambientales deberá estar claramente definida en los documentos operaciones del aeropuerto, al igual que los protocolos a seguir en caso de impactos ambientales.

Operativamente, el aeropuerto deberá contar con departamento de Medio Ambiente y sustentabilidad que sea el responsable del monitoreo de la contaminación del suelo, del aire y el control de vertidos, entre otros. Estas condiciones ambientales deben ser incluidas en el contrato a suscribirse con el Grupo ABRISA, y serán extensivas a cualquier subcontratista de esta.

Uno de los principales problemas vinculados al aeropuerto son las molestias causadas a las comunidades del entorno por la contaminación acústica. Los picos de ruido ocurren principalmente durante los despegues y aterrizajes.

El impacto es inherente a la operación de un aeropuerto. Sin embargo, ninguno de los escenarios de proyecto contemplados en el Plan Maestro resultaría en impactos auditivos que excedan de manera significativa los umbrales establecidos por los estándares de la FAA de los Estados Unidos; por lo tanto, no se requieren medidas de mitigación.

En referencia a informaciones relativas a la preservación de las cualidades paisajísticas han sido criterios tomados en cuenta al diseñar el proyecto.

EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO

El Grupo ABRISA ha elegido la zona de expansión turística de Macao – Uvero Alto para el desarrollo de su proyecto, aprovechando la orografía del terreno, la mínima afectación al entorno y las comunicaciones terrestres. Esta ubicación permite reducir tiempos de traslado de los turistas por vía terrestre, permitiendo la consolidación de las nuevas zonas de desarrollo turístico y su expansión hacia el norte, hasta alcanzar Miches y Sabana de la Mar.

Los promotores del proyecto realizaron los estudios topográficos con la precisión requerida a fin de poder realizar una correcta evaluación de las mejores alternativas de implantación de los diferentes componentes de la infraestructura aeroportuaria. Dicha implantación prestó especial atención a las condiciones meteorológicas, a los obstáculos circundantes y a los movimientos de suelo que fueron evaluados, y considerando que la huella de ruido tiene menos penetración en la zona turística próxima.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

La ubicación seleccionada, para la cual el promotor del proyecto ha adquirido 6 MMm², cuenta con infraestructuras viales como el Boulevard Turístico del Este, de la que queda a menos de 5 kilómetros, y donde el acceso principal al aeropuerto enlazará desde el norte, por lo que no requiere inversión pública adicional en materia de infraestructura vial.

Para esta decisión, además de evaluar disponibilidad, coste y menor movimiento de terreno, se consideró la orientación de pista que presentó menores penetraciones del terreno en las superficies limitadoras de obstáculos, a la vez que fuera paralela a la dirección de los vientos dominantes por disponer de un mayor grado de absorción de operaciones

Tomaron en cuenta además la compatibilidad con el Plan de Desarrollo Turístico de La Altagracia y la introducción de menos servidumbres en las zonas urbanísticas definidas en dicho Plan.

Respecto a la operación del aeropuerto, el emplazamiento se encuentra alejado del Aeropuerto de Punta Cana y con las pistas orientadas lo más paralelas posibles a las pistas de Punta Cana por ser más sencilla la coordinación de operaciones.

De conformidad con la documentación revisada, la selección del emplazamiento cumple con todos los requisitos de integración en el entorno, ya que, desde el punto de vista operacional, el aeropuerto propuesto es compatible con la operación del Aeropuerto de Punta Cana aunque requerirá de un revisión y reordenación del espacio aéreo de la zona, la cual deberá ser llevada a cabo por el IDAC. La estructura y gestión del espacio aéreo resulta importante para la determinación de las operaciones de aproximación y aterrizaje, despegue y alejamiento del nuevo aeropuerto. Por tanto, bajo criterio del IDAC, se debe reorganizar el espacio aéreo.

Referente al entorno físico, el proyecto es compatible pues cumple con los requerimientos sobre obstáculos recogidos en el Reglamento Aéreo Dominicano RAD-14, pues apenas se detectan penetraciones en las superficies limitadoras de obstáculos y las existentes son compatibles con el diseño de procedimientos estándares.

Desde el punto de vista ambiental, es compatible con el entorno, pues no interfiere con ningún área protegida y las huellas de ruido generadas entran dentro de los rangos admisibles por la normativa para zonas residenciales, como se consideran a las zonas turísticas más cercanas.

Finalmente, es compatible con el Plan de Desarrollo Turístico de la zona, pues no introduce servidumbres de construcción adicionales a las ya impuestas por el propio Plan respecto a las alturas de nuevas construcciones.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

COMPATIBILIDAD CON EL ESPACIO AÉREO

Desde el punto de vista de la normativa aeronáutica, corresponderá al Instituto Dominicano de Aviación Civil estudiar y establecer las soluciones a seguir para integrar este aeropuerto en el Espacio Aéreo Dominicano de una forma ordenada y segura, satisfaciendo las necesidades relacionadas con el espacio aéreo colindante y definiendo un área de control acorde a los requisitos del Reglamento Aéreo Dominicano RAD-11 que garantice la seguridad de las operaciones.

El diseño de los procedimientos asociados a las llegadas/salidas desde el Aeropuerto Internacional de Bávaro se basará en los siguientes objetivos estratégicos primarios:

- **Compatibilidad con el Aeropuerto Internacional de Punta Cana.** Consiste en independizar las llegadas/salidas de ambos aeropuertos. Dicha independencia puede lograrse con los procedimientos tradicionales basados en VOR/DME definiendo un CTR (Zonas de Control) de 5nm de radio. Posteriormente, con la posible adhesión a la implantación de sistemas GBAS prevista por el IDAC, se reforzará dicha independencia con la implementación de procedimientos que permitan reducir al mínimo las distancias entre aproximaciones de aeropuertos distintos (incluso en configuraciones cruzadas).
- **Seguridad Operacional.** La definición de los procedimientos de aproximación/despegue basados en VOR/DME garantizarán la seguridad de las operaciones. Posteriormente, con la posible adhesión a la implantación de sistemas GBAS prevista por el IDAC, la definición de procedimientos basados en la performance permitirá reducir la separación entre las trayectorias de llegada y salida incluso sin control radar, minimizando la posibilidad de conflictos entre las aeronaves.
- **Capacidad.** El espacio aéreo dispone de la capacidad suficiente para la gestión de las operaciones previstas en el horizonte inicial del Aeropuerto Internacional de Bávaro, con procedimientos de aproximación/despegue basados en VOR/DME. Posteriormente, con la posible adhesión a la implantación de sistemas GBAS prevista por el IDAC, el empleo de procedimientos RNP permitirá la reducción de la utilización de vectores radares, y, por tanto, la reducción de la complejidad del espacio aéreo. Esto conlleva a su vez una disminución de la carga de trabajo de los controladores, proporcionando un aumento de capacidad ATC en los sectores y permitiendo el acceso al vuelo a un mayor número de aeronaves.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

Alcanzar estos objetivos primarios permitirá al IDAC una mayor rentabilidad, eficiencia, acceso y equidad, previsibilidad e interoperabilidad Global. Para esto, deberá participar de manera efectiva con miras a garantizar que se atienda a los requerimientos operacionales de los diversos usuarios del espacio aéreo.

Podría decirse entonces que, desde el punto de vista de la normativa aeronáutica, corresponderá al Instituto Dominicano de Aviación Civil estudiar y establecer las soluciones a seguir para integrar este aeropuerto en el Espacio Aéreo Dominicano de una forma ordenada y segura, satisfaciendo las necesidades relacionadas con el espacio aéreo colindante y definiendo un área de control acorde a los requisitos del Reglamento Aéreo Dominicano RAD-11 que garantice la seguridad de las operaciones.

Referente al entorno físico, el proyecto es compatible pues cumple con los requerimientos sobre obstáculos recogidos en el Reglamento Aéreo Dominicano RAD-14.

PLAN MAESTRO

Con respecto al plan maestro podemos decir que se concibe como flexible, coherente e integral, diseñado para proporcionar la infraestructura aeronáutica necesaria que requiera, subordinado al comportamiento de la demanda, la competencia regional y los avances tecnológicos en el campo de la aviación. En este sentido, el comportamiento de la demanda de pasajeros y carga será el factor que determinará la programación, ejecución y velocidad de las etapas de inversión que se proponen.

La implementación de este Plan Maestro se rige más por el comportamiento de eventos en el mercado, en la tecnología de transporte y en la competencia, que por fechas específicas programadas.

La propuesta de Plan Maestro se basa en un horizonte final de diseño de 8 millones de pasajeros anuales que sirve de base para desarrollar las necesidades de infraestructura para atender la demanda de aviación comercial. Antes de llegar a ese horizonte final de diseño, se han establecido dos etapas que serán desarrolladas en la medida que el tráfico del aeropuerto así lo demande. En ese sentido, se ha fijado un horizonte inicial de 2.5 millones de pasajeros anuales y la segunda etapa se define con un horizonte intermedio de 4 millones de pasajeros anuales y finalmente su máximo desarrollo de 8 millones de pasajeros anuales.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

La propuesta de Plan Maestro se completa con todas las infraestructuras y servicios adicionales necesarios para poder operar el aeropuerto, y en adición se reserva espacio para el desarrollo de negocios secundarios, como son la carga, aviación general o el MRO.

Es importante destacar que, para el análisis desde el punto de vista aeroportuario, se ha aceptado la veracidad de los datos presentados respecto a prognosis de pasajeros, y a partir de estos los análisis de mezcla de aeronaves y aeronave de diseño, así como pasajero en hora pico, lo cual ha permitido el dimensionamiento de las instalaciones propuestas.

INFRAESTRUCTURA

Desde el punto de vista de la Infraestructura, la propuesta presenta los requisitos de las instalaciones tomando los niveles de demanda y las características del tráfico aéreo definidos. El análisis de cada elemento componente y sus dimensiones hace uso de la actividad de las horas pico, pasajeros anuales proyectados, movimientos totales estimados en la prognosis para determinar los requerimientos de áreas por fase proporcionando capacidad para acomodar la demanda.

Para llevar a cabo este dimensionamiento se han tenido en cuenta los anexos y manuales de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), circulares de asesoría y órdenes pertinentes de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, documentos y otras fuentes importantes del Programa de Investigación Cooperativa de Aeropuertos (ACRP, por sus siglas en inglés) del Consejo de Investigaciones de Transporte de los Estados Unidos (TRB) y el Manual de Referencia de Desarrollo de Aeropuertos (ADRM) de la IATA, entre otros.

Del marco regulatorio nacional se aplicaron en especial los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD) RAD-4. Cartas aeronáuticas; RAD-14. Vol. 1. Aeródromos y RAD-11. Servicios de tránsito aéreo, establecidos por el Instituto Dominicano de Aviación Civil. Igualmente se observaron la Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana y la Publicación de información aeronáutica (AIP) de la República Dominicana, la Ley No. 64-00 General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales de la República Dominicana y las Normas Ambientales para la Protección contra Ruidos.

Una vez aprobado el proyecto, el promotor deberá completar los estudios técnicos correspondientes y obtendrá las autorizaciones, certificados, permisos y licencias que sean necesarias para la construcción de las obras del Proyecto por parte de las autoridades competentes.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

CAMPO AÉREO

La configuración propuesta para el campo de vuelos permite absorber toda la demanda comercial prevista y se corresponde con la categoría 4E de OACI, si bien con pequeñas ampliaciones en los márgenes de las calles de rodaje podría ampliarse permanentemente en categoría 4F, lo que permitirá operaciones desde tanto desde Norteamérica como desde Europa y Sudamérica.

El campo de vuelos cuenta además con las radioayudas necesarias para la implementación de aproximaciones instrumentales, incluyendo la instalación de un VOR/DME inicialmente.

En el futuro se prevé la posterior adhesión a los programas previstos por el IDAC para la adopción de sistemas GBAS y el diseño de aproximaciones PBN basadas en navegación por satélite. Esto permitirá un uso más flexible y eficiente del espacio aéreo tanto respecto al terreno colindante como a las operaciones con relación a los aeropuertos existentes.

El aeropuerto contará con una única pista de manera permanente de 3,100 metros. No obstante, el diseño del campo de vuelos permite que en caso de necesidad se pueda habilitar la calle de rodaje paralela principal como pista de contingencia. En este sentido, se han respetado todas las distancias necesarias para que dicha calle de rodaje pueda actuar como pista de contingencia como se resumirá en los siguientes apartados.

La orientación de pista seleccionada para el Aeropuerto de Bávaro (84º respecto al norte geográfico, orientación casi paralela a la dirección de los vientos dominantes y a la pista 09-276 de Punta Cana) es la que presenta una mejor integración y una mayor independencia con respecto al Aeropuerto de Punta Cana, ya que desde el punto de vista de complementariedad del sistema, la provincia de La Altagracia cuenta con un solo aeropuerto internacional y su desarrollo económico y turístico no puede estar condicionado por ello.

Corresponderá al Grupo ABRISA efectuar todas las inversiones que fueren necesarias en control de tráfico aéreo y radioayudas a la navegación, entre otras, los cuales deberán tener los óptimos niveles de servicios mantenidos por aeropuertos internacionales regidos por los niveles mínimos de OACI.

EDIFICIO TERMINAL

Se proyecta la construcción de una terminal de 41,000 metros cuadrados con capacidad para 2 millones de pasajeros en su primera fase y servicios aeroportuarios complementarios. El diseño, flexible de modo a poder ajustarse a nuevos requerimientos, ha tomado en consideración la

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

necesidad de futuras ampliaciones relacionadas con el incremento de la demanda. Se diseñó el aeropuerto para ofrecer un nivel de servicio alto, superior al estándar básico de la IATA.

La terminal de pasajeros se ha concebido con un diseño funcional que minimiza el recorrido del pasajero y favorece su orientación, siendo además un diseño fácilmente modulable en cuanto a su ampliación y con un emplazamiento no limitado por construcciones anexas. El concepto arquitectónico es un concepto moderno pero integrado dentro del entorno y respetuoso con el medioambiente, pudiendo hacer uso de la luz del entorno para generar iluminación natural, reduciendo con ello el consumo energético.

El edificio terminal de pasajeros se ha concebido previendo su facilidad de expansión hacia ambos laterales de la envolvente inicial y previendo las áreas necesarias para la expansión de las zonas o procesos que se encuentran en la zona central del edificio, de tal manera que la ampliación de la capacidad de dichos procesos se logre únicamente con la adición de equipamiento para evitar tener que realizar reformas internas evitando así problemas operativos e incomodidades al pasajero.

La configuración del edificio terminal de pasajeros en el horizonte inicial tiene una superficie estimada de unos 41,000 m², incluyendo una previsión de aproximadamente 4,000 m² dedicados al área de Preclearance para el tratamiento preferente de los vuelos a EEUU, en el momento en que el acuerdo firmado entre los Estados y la República Dominicana sea ratificado y puesto en marcha.

Funcionalmente, el edificio se distribuye en tres plantas, albergando cada una de ellas los siguientes procesos funcionales.

- Planta baja. Salidas: facturación, control de seguridad, sala de embarque vuelos domésticos, área Preclearance vuelos EEUU. Llegadas: reclamo de equipaje, aduanas.
- Planta primera: Salidas: control de pasaportes. Llegadas: control de pasaportes.
- Planta segunda: Salidas: Embarque, área Preclearance vuelos EEUU.

De acuerdo con el proyecto presentado, en el horizonte inicial, el edificio se equipa con 6 pasarelas de embarque y 4 pre-pasarelas para tener acceso a los embarques/desembarques remotos. Por su parte, el sistema de inspección de equipajes en primera fase no será completamente automatizado. Se dispondrán de carruseles de clasificación inicial pero la discriminación de equipajes por vuelos la harán los agentes handling en los propios carruseles.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

En cuanto a las áreas destinadas a los controles de pasaportes y seguridad, y sus zonas de formación de filas asociadas, incluyen reserva de espacio para cubrir la demanda de horizontes posteriores, pero deberán equiparse en cada fase de acuerdo a las necesidades calculadas.

Con referencia al área de Preclearance, se incluyó de modo orientativo para tenerla en cuenta a la hora de estimar las superficies de terminal, no obstante, la integración en el diseño final del edificio deberá realizarse en la fase de proyecto constructivo.

Las zonas de estacionamiento previstas son amplias, con facilidad de expansión y cercanas al terminal, especialmente aquellas zonas destinadas a taxis y autobuses.

Debe tomarse en cuenta que la propuesta del edificio terminal presentada se basa en un concepto funcional susceptible de ser revisado y redefinido durante la fase de proyecto constructivo, el cual será debidamente discutido con las autoridades competentes a los fines de que se cumplan en detalle cada una de las normas nacionales e internacionales aplicables en cuando a funcionalidad, confort, seguridad, sustentabilidad y eficiencia.

PARCELA DE COMBUSTIBLES Y ZONA DE SERVICIOS

Se reserva espacio al oeste de la zona prevista para el terminal y plataforma de carga para la construcción de una parcela de combustibles destinada al almacenaje de combustible de aviación con una superficie aproximada de 19.000 m², incluyendo las zonas logísticas para la maniobra y estacionamiento de los vehículos de carga y descarga de los depósitos de combustible.

El área reservada para la parcela de combustibles tiene el tamaño suficiente para almacenar el combustible necesario para atender la demanda prevista de tráfico a muy largo plazo. En las sucesivas fases se construirán los depósitos requeridos en función de la demanda prevista de las aeronaves.

Adicionalmente, en la misma zona de servicios, se reserva espacio junto a la parcela de combustibles para la ubicación de las siguientes instalaciones de apoyo:

- Depósitos de abastecimiento de agua.
- Área de tratamiento de residuos.
- Planta de tratamiento de aguas residuales.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

TORRE DE CONTROL

Para la gestión del tráfico comercial, se reserva espacio para la localización de la torre de control al oeste de la terminal de pasajeros, junto al servicio para salvamento y extinción de incendios.

Se estima una altura total de unos 40 m para la torre.

La altura total de la torre está condicionada por su ubicación y cumple con las restricciones impuestas por las superficies limitadoras de obstáculos y con los requisitos de visibilidad al campo de vuelos.

La torre de control se construirá desde el horizonte inicial y no se prevén ampliaciones ni modificaciones hasta el horizonte final salvo la adaptación de equipos requerida por la instalación del GBAS.

ZONA DE CARGA AÉREA

En previsión de un posible desarrollo de negocio para la aviación carguera se ha previsto en el Plan Maestro la reserva de espacio para la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves cargueras y un terminal de carga asociado.

El terminal de carga se estima con una superficie construible de 10.000 m², lo que supondría una capacidad anual de gestión unas 50.000 toneladas de carga (asumiendo una baja automatización). No obstante, la configuración del Plan Maestro permite ampliaciones del terminal y plataforma en caso de necesidad por demanda.

ZONA DE AVIACIÓN GENERAL

En previsión de un posible desarrollo de negocio para la aviación general se ha previsto en el Plan Maestro la reserva de espacio para la construcción de una plataforma de aviación general y una serie de hangares asociados. La plataforma de estacionamiento de aviación general prevista tiene una superficie aproximada de 17.000 m² y frente a ella se ha previsto espacio para la construcción de hangares con una superficie total de 15.000 m².

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

ZONA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES (MRO)

Igualmente se ha previsto en el Plan Maestro la reserva de espacio para la construcción de una plataforma MRO y una serie de hangares asociados. La plataforma de estacionamiento propuesta tiene una superficie aproximada de 23.000 m² y frente a ella se ha previsto espacio para la construcción de hangares con una superficie total de 25.000 m².

OPERACIONES

La operación del Aeropuerto Internacional de Bávaro será hecha por parte y responsabilidad de la sociedad Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB S.A.S., debiendo ser realizada con apego estricto a las normas aprobadas por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley 491-06 y sus modificaciones, y contará con la infraestructura necesaria para recibir vuelos trasatlánticos, así como los equipos técnicos necesarios para dar soporte a una actividad de esta naturaleza, de conformidad con las exigencias y reglas de facilitación y seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.

ADMINISTRACIÓN

La administración del Aeropuerto Internacional de Bávaro será hecha por parte y responsabilidad de la sociedad Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB S.A.S, la cual estará sujeta a la estructura orgánica y administrativa diseñada desde la fase de pre-operación, con un manejo administrativo y operativo, que le permita flexibilidad, funcionalidad, seguridad, eficiencia y eficacia.

Todas las actividades que no sean propias del Estado dominicano quedarán a cargo de la sociedad Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB, S.A.S, quien deberá dar los servicios del aeropuerto, así como el mantenimiento necesario a sus infraestructuras, debiendo proveer a su costo, el personal y equipamiento necesarios para estas actividades. Igualmente, los servicios contraincendios y de rescate serán responsabilidad del operador.

El Estado tendrá, a través del Instituto Dominicano de Aviación Civil y de conformidad con la legislación vigente sobre la materia, la supervigilancia técnica del aeropuerto. A través del Departamento Aeroportuario, órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria, se llevará a cabo la supervisión y fiscalización de las facilidades y servicios. De igual manera, a través de los órganos y organismos competentes, tendrá a su cargo la responsabilidad de los servicios de

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

seguridad, migración, aduanas, sanidad pública, controles fitosanitarios y cuarentena, y demás servicios propios del Estado.

Inversiones del Proyecto

La inversión necesaria para construir un el aeropuerto requiere prever la edificación y los equipamientos para todos los subsistemas del mismo, así como la adecuación del terreno.

Dado que el proyecto se ejecutará un 100% financiado por capitales privados, su construcción no implica el uso de recursos provenientes del Estado dominicano.

Respecto al terreno donde se pretende construir el aeropuerto, con una extensión de 6 MMm², pertenece a la sociedad Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB S.A.S., por consiguiente, para llevar a cabo la ejecución de las obras no se requerirá de expropiación de terrenos por parte del Estado dominicano.

La calidad de este terreno se reforzó cuando se determinó que no habrá necesidad de llevar a cabo reasentamientos de las zonas afectadas por el Proyecto del aeropuerto. No hay zonas afectadas por el ruido de la operación, los accesos, las viviendas dentro del polígono y las áreas de salvaguarda. Tampoco es necesaria la desviación de una línea eléctrica de alta tensión o de caminos existentes en el interior del polígono del aeropuerto.

Plan de Negocios

El esquema económico-financiero se propone sobre la base del esquema actual aplicable para los aeropuertos privados, y deberá conducir a su inclusión en el contrato correspondiente. En ese sentido, los ingresos generados provienen del cobro directo a los usuarios por la provisión del servicio. Concretamente, estos ingresos corresponden a las tasas aeroportuarias, más los ingresos comerciales complementarios.

El plan de negocios del proyecto aeroportuario ha sido construido a partir del sistema tarifario actualmente vigente para los demás aeropuertos de propiedad privada y, en lo que fuera aplicable, de los aeropuertos concesionados. Sin embargo, un aspecto fundamental de la política tarifaria que se implementará, estará orientada a reducir las tarifas, cargos y derechos comerciales aplicables a los transportistas aéreos y prestadores de servicios aeroportuarios en general, que fueran sensibles y necesarios para su eficiencia, rentabilidad y competitividad.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

Se entiende que una gestión aeroportuaria eficiente, moderna y pro-competitiva, contribuirá a un reordenamiento de la ecuación costo-beneficio del sistema aeroportuario nacional, en favor de la competitividad global turística de la República Dominicana, mejorando la conectividad del destino.

Conclusión

Como resumen de la totalidad de documentos revisados, desde el punto de vista aeroportuario, el Aeropuerto Internacional de Bávaro, a construirse en la zona turística Uvero Alto - Macao, Provincia La Altagracia, es factible de ser desarrollado, de acuerdo con el proyecto presentado por el Grupo ABRISA bajo la observancia de los parámetros presentados respecto a espacio aéreo y permisos ambientales.

La localización seleccionada es apta, ya que presenta características que el aeropuerto podrá desarrollarse para brindar servicios a un horizonte final de 8 millones de pasajeros al año.

En la ubicación y con las características propuestas en el Plan Maestro, el proyecto es armónico con el entorno tanto físico, medioambiental como operativo aeronáutico. Igualmente es concurrente con el Plan Sectorial de Ordenamiento Territorial Turístico (POTT), pues no introduce servidumbres de construcción adicionales a las ya impuestas por el propio Plan respecto a las alturas de nuevas construcciones.

Desde el punto de vista de la normativa aeronáutica, corresponderá al Instituto Dominicano de Aviación Civil estudiar y establecer las soluciones a seguir para integrar este aeropuerto en el Espacio Aéreo Dominicano de una forma ordenada y segura. De conformidad con la documentación presentada, el proyecto es compatible con el espacio aéreo circundante, pues permite definir un área de control acorde a los requisitos del Reglamento Aéreo Dominicano RAD-11 que garantice la seguridad de las operaciones. Igualmente cumple con los requerimientos sobre obstáculos recogidos en el Reglamento Aéreo Dominicano RAD-14.

Desde el punto de vista del entorno ambiental, no se observan elementos naturales dentro del terreno propuesto, que desaconsejen la realización de las obras previstas, no interfiere con ningún área protegida y las huellas de ruido generadas entran dentro de los rangos admisibles por la normativa ambiental para zonas residenciales, como se consideran a las zonas turísticas más cercanas.

A nivel arquitectónico, se trata de una instalación moderna y de vanguardia, donde el edificio envuelve al pasajero de una integridad visual y ambiental, incrementando así su sensación de bienestar. El proyecto persigue eficiencia, flexibilidad, así como capacidad de soportar y estimular el crecimiento de tráfico aéreo de República Dominicana. Igualmente, de acuerdo a su emplazamiento, debe garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas.

EVALUACION TECNICA PROYECTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE BAVARO

Noviembre 2019

Por otra parte, el proyecto incluye provisiones para la instalación de los organismos de Seguridad Aeroportuaria (Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil - CESAC) y demás organismos gubernamentales vinculados a las operaciones aeroportuarias, como Aduanas, Salud Pública, Agricultura y otros.

Por su complementariedad, se constituye como una alternativa que garantice la conectividad de la zona de mayor desarrollo turístico del país, ante la eventualidad de contingencias que puedan comprometer la operatividad de otras instalaciones aeroportuarias existentes

Resulta asimismo de las consideraciones del proyecto, que no se observan dificultades desde el punto de vista ambiental, de conectividad, de los recursos u otros que pudieran impedir su materialización. Debe marcarse que no se requieren nuevas obras viales.

Se indica además que el proyecto se ejecutará un 100% financiado por capitales privados y el esquema económico-financiero presentado es lógico, propuesto sobre la base del esquema actual aplicable para los aeropuertos privados y, en lo que fuera aplicable, de los aeropuertos concesionados, debiendo conducir a un contrato correspondiente.

De acuerdo a la comunicación remitida por ABRISA, un aspecto fundamental de la política tarifaria que se implementará, estará orientada a reducir las tarifas, cargos y derechos comerciales aplicables a los transportistas aéreos y prestadores de servicios aeroportuarios en general, que fueran sensibles y necesarios para su eficiencia, rentabilidad y competitividad, bajo el entendido de que una gestión aeroportuaria eficiente, moderna y pro-competitiva, contribuirá a un reordenamiento de la ecuación costo-beneficio del sistema aeroportuario nacional, en favor de la competitividad global turística de la República Dominicana, mejorando la conectividad del destino.

En función del proyecto presentado, se concluye que el aeropuerto es viable desde el punto financiero y comercial, ya que el 100% del financiamiento se realizará en base a recursos propios y NO provenientes del Estado. Por su parte, los ingresos que genere la operación del aeropuerto se acoge el sistema actual, lo cual generaría un importante ingreso al Estado dominicano por concepto de tasas aeronáuticas y tasa gubernamental, entre otros.

Finalmente, con estas consideraciones y las justificaciones expuestas en los diferentes anexos presentados por el Grupo ABRISA, se considera que el Aeropuerto Internacional de Bávaro es viable desde el punto de vista técnico, complementando la oferta de infraestructura aeroportuaria existente en la provincia.
