



# Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

## RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Asturias que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE número 167 con fecha 13 de julio de 2001.

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

El Aeropuerto de Asturias es un aeropuerto en el que el segmento comercial representa prácticamente la totalidad de los pasajeros con más del 99% del tráfico. En operaciones el tráfico comercial tiene algo menos de peso, 90%, debido al volumen que representan los vuelos privados y de escuela. El tráfico de pasajeros en el aeropuerto ha ido descendiendo desde su máximo histórico de 2007 hasta el año 2013, que coincide con el mínimo de los últimos quince años. Desde este año el tráfico de pasajeros ha ido creciendo hasta estabilizarse durante los últimos tres años en torno a los 1.400.000 pasajeros. En operaciones la tendencia es similar, si bien es cierto que en los últimos años se observa un pequeño repunte en torno a las 13.000 operaciones.

Se trata de un aeropuerto con poco carácter estacional, apreciándose históricamente un ligero repunte de los registros en las temporadas de verano. Este repunte estival también se produce en cada uno de los segmentos de tráfico.

Durante los últimos diez años, el tráfico nacional ha sido el segmento predominante y sigue siéndolo en la actualidad (96% de los pasajeros comerciales fueron nacionales en 2019) aunque a lo largo del período considerado el tráfico internacional se ha mantenido mucho más estable que el nacional. La mayor parte del tráfico internacional tiene como origen/destino la UE (el 96% del tráfico comercial de pasajeros internacionales registrado en 2019 fue UE). De hecho, los países de origen/destino de mayor número de pasajeros y operaciones en el aeropuerto son, aparte de España, Reino Unido, Italia y Alemania.

El tráfico es y ha sido, casi en su totalidad, tráfico regular, no existiendo muchas variaciones a lo largo de los años.

En lo que respecta a las compañías, destacan Vueling e Iberia, con el 65% del tráfico comercial de pasajeros en 2019. En el segmento internacional las compañías de mayor relevancia son Vueling y Volotea.

En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipos VI, en concreto, los modelos Airbus A320 y ATR72 son los más habituales.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Asturias dispone de una única pista operativa, de orientación 11-29, de 2.200 m de longitud y 45 m de anchura. Tiene 10 calles en total que se dividen en calles de acceso, de salida rápida y de rodaje paralelo.

Asimismo, cuenta con una plataforma de estacionamiento para aeronaves. La plataforma cuenta con una superficie total aproximada de 64.575 m<sup>2</sup>. Su disposición actual es de 9 puestos de estacionamiento, de los cuales 6 son en remoto y 3 de contacto, todos ellos simultáneos.

Para el tratamiento de los pasajeros, el Aeropuerto de Asturias dispone de un único Edificio Terminal.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Asturias se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 1.918.000 pasajeros comerciales y 15.760 operaciones comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 915 pasajeros por hora y 9 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

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

Las principales actuaciones en el subsistema de movimiento de aeronaves no están relacionadas con la capacidad del sistema, sino que obedecen a criterios de seguridad. Consisten en la regularización de dimensiones de franja de pista junto a cabecera 11, adecuación de franja de pista en cuanto a presencia de obstáculos, frangibilización de los fustes de los radomos de la superficie del radioaltímetro en cabecera 29 y adecuación de terrenos y corrección de obstáculos próximos al área de movimiento. Como actuación derivada de las necesidades detectadas, se definirá una zona para estacionamiento de aeronaves de Aviación General en la plataforma. Por otro lado, se construirá un puesto de estacionamiento aislado y una plataforma de mantenimiento de aeronaves.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se plantean algunas actuaciones en el Edificio Terminal (nuevo control de seguridad y mostradores de facturación) así como la construcción de un aparcamiento en altura.

Se llevará a cabo una reorganización del Lado Tierra y se incluirá la parcela de combustibles en Lado Aire. Además, se remodelará el Edificio Terminal de Carga y se reubicará la plataforma de pruebas del SSEI.

Por último, se prevé la definición de una nueva Zona de Apoyo a la Aeronave para posibilitar la implantación de hangares y empresas de mantenimiento de aeronaves. Igualmente se definirá una Zona de Aviación General y una Zona de Actividades Complementarias.

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

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