

2

Descripción de la situación actual del aeropuerto y su entorno

1	Generalidades	2.1
2	Estado actual del aeropuerto	2.2
	2.1 Introducción	2.2
	2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves	2.3
	2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias	2.7
3	Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo	2.34
	3.1 Introducción	2.34
	3.2 Procedimientos reglamentarios de llegada	2.35
	3.3 Aproximación final al aeropuerto	2.36
	3.4 Procedimientos reglamentarios de salida	2.36
4	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.37

4.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	
	2.37	
4.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido estratégicos de la situación actual	2.39
5	Infraestructuras de acceso	2.41
5.1	Accesos por carretera	2.41
5.2	Accesos por autobús	2.42
5.3	Accesos por ferrocarril	2.42
6	Análisis del tráfico	2.43
6.1	Estructura y análisis del tráfico	2.43
6.2	Parámetro pasajero/aeronave	2.51
6.3	Estacionalidad del tráfico	2.52
6.4	Flota usuaria	2.53
6.5	Tráfico OCT	2.55
6.6	Tráfico en periodos punta y valores de diseño	2.55
6.7	Mercancías	2.62
6.8	Evolución del tráfico 2016-2019	2.63
7	Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias	2.68

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Generalidades

El Aeropuerto de Asturias se encuentra situado en la comarca de Avilés, en terrenos del concejo de Castrillón, concretamente en la parroquia de Santiago del Monte y cerca de la desembocadura del Río Nalón. Está situado a 47 km de la capital del Principado de Asturias, Oviedo, 40 km de Gijón y 15 km de Avilés.

Por la zona oeste del aeropuerto, en las proximidades de la cabecera 11, transcurre el límite municipal que separa los concejos de Castrillón y Soto del Barco, a lo largo de los trazados del Río Mamón y del Río Murias. La propia cabecera 11 se encuentra a una distancia aproximada de la costa (Playón de Bayas) de unos 800 m que se desarrollan en un desnivel global de unos 120 m.

El Principado de Asturias es una comunidad autónoma uniprovincial. La superficie total de la comunidad es de 10.603,57 km² que representa el 2,1% de la superficie nacional.

La localización geográfica sitúa al Principado de Asturias entre los 42° y los 44° al norte del ecuador y entre los 4° y 8° al oeste del meridiano de Greenwich.

Ilustración 2.1.- Principado de Asturias



Además de la ciudad de Oviedo (capital del Principado), que cuenta con aproximadamente 225.000 habitantes, existen otros dos importantes núcleos de población en el Principado de Asturias: Gijón con unos 275.000 habitantes y Avilés con 80.000 habitantes.

2 Estado actual del aeropuerto

2.1 Introducción

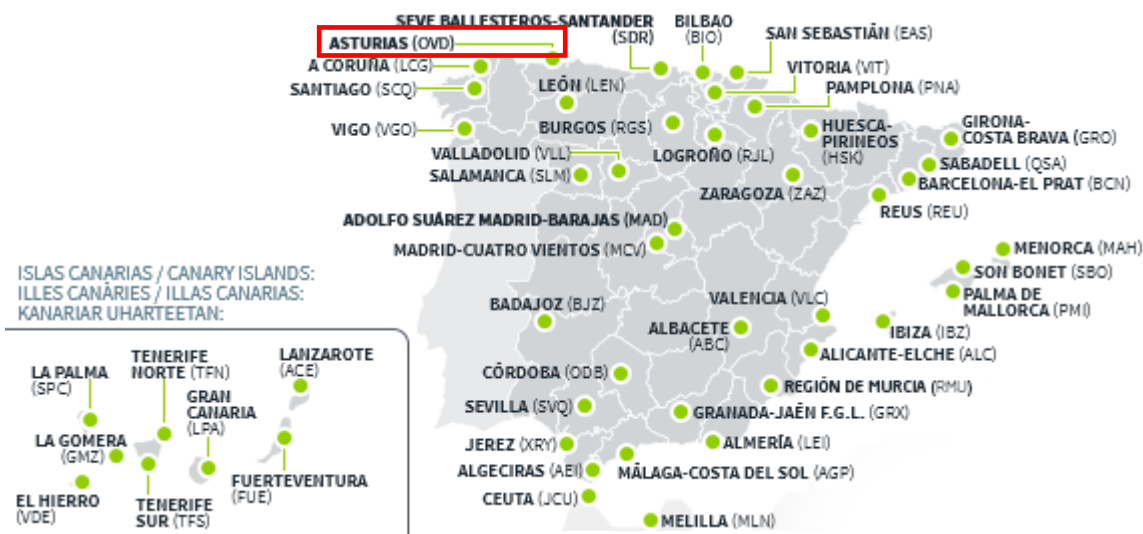
El Aeropuerto de Asturias está situado a 47 km al noroeste de la ciudad del Oviedo. En la Ilustración 2.2 se muestra la situación del aeropuerto respecto al resto de aeropuertos de la red de Aena SME, S.A..

Actualmente ocupa aproximadamente una superficie de 176 Ha. Sus puntos característicos se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes referidas al sistema ETRS89.

Tabla 2.1.- Puntos característicos del Aeropuerto de Asturias

Punto	Coordenadas Geográficas ETRS89		Coordenadas U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt Ort.)
ARP	43°33'48,84" N	6°02'04,63" W	739.488,06	4.827.673,99	127
Umbral 11	43°33'59,90" N	6°02'51,33" W	738.428,23	4.827.977,89	121,6
Umbral 29	43°33'37,79" N	6°01'17,94" W	740.547,76	4.827.370,56	121,7

Ilustración 2.2.- Situación del Aeropuerto de Asturias



La temperatura de referencia del aeropuerto es de 22° C y su elevación de 126 m, de acuerdo con la publicación AIP España.

La clasificación del mismo es la siguiente:

- Tipo: aeródromo de uso civil
- Clase: internacional
- Categoría OACI: 4-C

El indicativo del aeropuerto es LEAS según OACI y OVD según IATA, y su horario de servicio es el que aparece en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.- Horario del aeródromo

	Horario (UTC)	Periodo del año	Especificaciones
Verano	04:40 – 21:45	Último domingo de marzo – 19 de mayo	Se requiere permiso previo dos horas antes del cierre del aeródromo
	04:40 – 23:30	20 de mayo – 10 de octubre	Se requiere permiso previo una hora antes del cierre del aeródromo
	04:40 – 21:45	11 de octubre – sábado anterior al último domingo de octubre	Se requiere permiso previo dos horas antes del cierre del aeródromo
Invierno	05:40 – 22:45	Último domingo de octubre – último domingo de marzo	Se requiere permiso previo dos horas antes del cierre del aeródromo

Sus aeropuertos alternativos son Santiago, Santander y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Él es a su vez alternativo de Santiago, Bilbao y Santander.

2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

2.2.1 Campo de Vuelos

2.2.1.1 Pistas

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. Sus características físicas se indican en la Tabla 2.3.

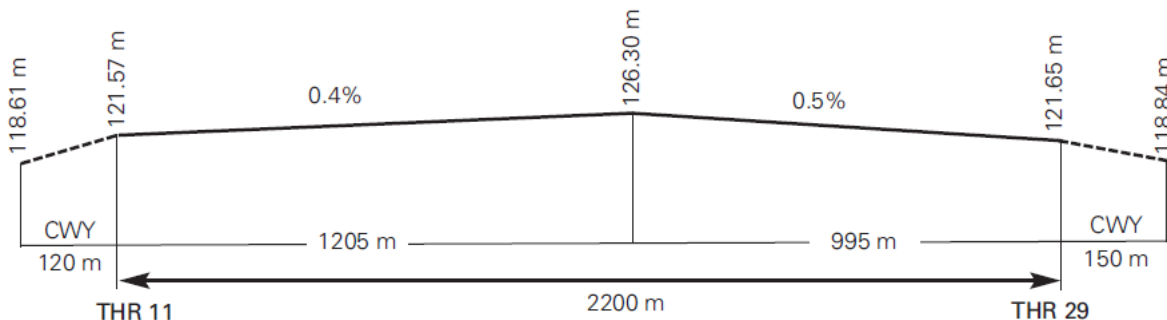
Tabla 2.3.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
11	108.03° GEO	2.200	45	Asfalto PCN 72/F/A/W/T ⁽¹⁾
29	288.05° GEO	2.200	45	Asfalto PCN 72/F/A/W/T (1)

(1) Primeros 150 m desde THR 11 y 29: PCN 53/F/C/W/T

En la Ilustración 2.3 se presenta el perfil longitudinal de la pista.

Ilustración 2.3.- Perfil longitudinal de la pista



Dispone, en ambas cabeceras, de zonas libres de obstáculos (CWY) cuyas dimensiones son 150x150 para la pista 11 y 120x150 para la pista 29. Las dimensiones de la franja son 2.320x300 m (con ligero trazado irregular en la cabecera 11). Las zonas de seguridad de extremo de pista (RESA) tienen unas dimensiones de 90x90 m en ambas cabeceras.

Según lo anterior, las distancias declaradas y su longitud equivalente son:

Tabla 2.4.- Distancias declaradas

	Horario del aeródromo			
	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
11	2.200	2.350	2.200	2.200
29	2.200	2.320	2.200	2.200

TORA= Recorrido de despegue disponible
 ASDA= Distancia de aceleración parada disponible
 TODA= Distancia de despegue disponible
 LDA = Distancia de aterrizaje disponible

El sistema de señalización de la pista está formado por identificación de umbral, señalización de umbral, eje, fajas laterales, punto de visada y zona de toma de contacto.

La pista 11-29 dispone de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de categoría II/III de 420 m de longitud por la cabecera 29. En la Tabla 2.5 se resumen las características básicas de la iluminación de las pistas.

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual

PISTA	Aprox.	PAP I	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia entre luces eje pista	Borde de pista	Distancia entre luces borde de pista	Extremo de pista
11	Identificación de umbral	3º	Verdes con barra de ala	No	1.300 m blancas, 600 m blancas-rojas, 300 m rojas	15 m	1.600 m blancas, 600 m amarillas	50 m	Rojas
29	Cat II/III 420 m	3º	Verdes con barra de ala	900 m blancas	1.300 m blancas, 600 m blancas-rojas, 300 m rojas	15 m	1.600 m blancas, 600 m amarillas	50 m	Rojas

El análisis de la capacidad ATC realizado mediante el programa PICAP (*Estudio de capacidad de pista del Aeropuerto de Asturias*), elaborado el 07/06/2010 proporciona unos valores de Rendimiento Máximo de Pista (RMP) que indican el número máximo de operaciones que pueden efectuarse en las pistas de un aeródromo, durante un periodo de tiempo determinado, independientemente de la demora que se produzca y en función de las hipótesis de operación del mismo.

En el escenario actual de estudio los niveles de RMP obtenidos son los que se muestran en la Tabla 2.6.

Tabla 2.6.- Resumen de rendimiento máximo de pista (RMP)

Escenario actual	LLEGADAS	SALIDAS	TOTALES
11	12	12	24
29	12	12	24

Aunque ambas configuraciones arrojan los mismos valores se escoge la configuración de pista 29 por ser el modo de operación preferente, obteniéndose un RMP del Campo de Vuelos de 24 ops/hora.

La capacidad sostenible es el número máximo de operaciones que podrían ser programadas de forma que la demora media no exceda de un valor aceptable. La capacidad sostenible se sitúa habitualmente entre el 80 y el 90% del RMP. De esta forma la capacidad del Campo de Vuelos varía entre 19 y 21 ops/hora.

Tabla 2.7.- Capacidad del Campo de Vuelos

Escenario actual	RMP	CAPACIDAD SOSTENIBLE	
		80% RMP	90% RMP
29	24	19	21

2.2.1.2 Calles de salida y rodaje

El Campo de Vuelos cuenta con un sistema de calles formado por una calle de salida rápida A3 (a 1.520 m desde el THR 29), una calle de salida perpendicular A2 (a 790 m desde el THR 29) y una calle de rodaje paralela a la pista en toda su longitud (A1, T1, T2, T3, T4, A4 en sentido THR 29 hacia THR 11).

La calle de rodaje paralela a la pista tiene anchura de 23 m y la distancia entre el eje de las calles de rodadura y la pista es de 176 m (corresponde a letra de clave D). El acceso a la plataforma desde la misma se realiza a través de dos calles, A y B, de ancho 32,5 m y 23 m respectivamente, perpendiculares a la referida calle paralela a la pista.

El sistema de señalización de las calles está formado por señales de eje y de borde de calles y puntos de espera de acceso a pista. Respecto al balizamiento, por tratarse de categoría II/III, el sistema de calles de rodaje dispone de balizas de eje y de borde de calle de rodaje, barras de parada y letreros de señalización vertical.

En la Tabla 2.8 se muestra la denominación y las características del pavimento de las citadas calles de rodaje.

Tabla 2.8.- Calles de salida y rodaje

Denominación	Pavimento
A	Asfalto PCN 72/F/A/W/T
B	Asfalto PCN 83/F/A/W/T
T1	Asfalto PCN 83/F/A/W/T
T2	Asfalto PCN 83/F/A/W/T
T3	Asfalto PCN 76/F/A/W/T
T4	Asfalto PCN 76/F/A/W/T
A1	Asfalto PCN 83/F/A/W/T
A2	Asfalto PCN 72/F/A/W/T
A3	Asfalto PCN 76/F/A/W/T
A4	Asfalto PCN 76/F/A/W/T

2.2.1.3 Puesto de estacionamiento aislado

El aeropuerto dispone de dos zonas para el aislamiento de aeronaves situadas en el entronque de la calle de rodaje T4 con la T3 y aproximadamente en la mitad de la calle de rodaje T1 respectivamente.

2.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al suroeste de la pista, es de forma rectangular y dimensiones aproximadas de 615x105 m (márgenes excluidos), ocupando por tanto una superficie aproximada de 64.575 m². Consta de 9 puestos de estacionamiento de aeronaves, todas con maniobras autónomas (3 posiciones en contacto) y está ejecutada en hormigón hidráulico, con una resistencia clasificada como PCN 81/R/B/W/T para los puestos 1 y 2, PCN 148/R/C/W/T para los puestos 3, 4 y 5, PCN 58/R/A/W/T para los puestos 6 y 7, y PCN 70/R/A/W/T para los puestos 8 y 9. Alrededor de la plataforma, por la parte superior y a ambos lados se desarrollan márgenes pavimentados de 11 m de ancho, mientras que en la parte inferior se desarrolla la vía de servicio entre la plataforma y el Edificio Terminal.

En la Tabla 2.9 se indican los puestos existentes y el tipo de aeronave máxima para la que están diseñados.

Tabla 2.9.- Plataforma Comercial. Aeronaves tipo por puesto de estacionamiento

Puesto	Aeronave máxima	Tipo aeronave máxima	Puesto de la aeronave máxima	Observaciones
1	MD80	C	V	
2	B767	D	III	
3	MD80	C	V	No permitidos: A321, B757, B738, B767
4	B757	D	III	
5	MD80	C	V	
6	MD80	C	V	
7	MD80	C	V	
8	MD80	C	V	
9	MD80	C	V	

Ilustración 2.4.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves



El aeropuerto no cuenta con una plataforma específica para la Aviación General. Las aeronaves de este tipo generalmente estacionan en los puestos de la plataforma comercial o en la zona libre entre la posición 9 y el extremo oriental de la plataforma.

2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

2.3.1 Zona de pasajeros

2.3.1.1 Área terminal

El Edificio Terminal del Aeropuerto de Asturias está situado frente a la plataforma del aeropuerto, linda al oeste con la Torre de Control y al este con la zona de servicios de handling.

Se trata de un edificio de dos plantas con una base aproximadamente rectangular pero muy irregular fruto de las modificaciones que ha ido sufriendo a lo largo de la historia del aeropuerto.

A nivel funcional puede considerarse el típico desarrollo en “nivel y medio”, ya que, si bien el embarque y desembarque en pasarelas se efectúa en la planta superior, todos los demás procesos de equipajes y pasajeros se realizan en la planta inferior. Este tipo de disposiciones es habitual en aeropuertos de tamaño

medio, que, tras iniciar su andadura con un esquema de nivel único, añaden pasarelas de embarque (que por la altura necesaria para alcanzar las puertas de las aeronaves con pendientes adecuadas) deben arrancar de una altura superior.

Básicamente, en la planta baja el esquema es el tradicional de tres bloques:

- 1) A un lado se sitúan las llegadas: sala de recogida de equipaje, aduanas y controles de inmigración y vestíbulo de llegadas.
- 2) En el bloque central se sitúan los filtros y salas de salidas, zonas de embarque para posiciones remotas, dependencias handling y otras dependencias propias del aeropuerto como autoridades, restauración, etc.
- 3) A la derecha las dependencias relacionadas con la facturación y manejo de equipajes de salidas.

Este esquema de distribución de la planta baja impide un crecimiento de la zona central, que queda comprimida entre los dos bloques de facturación y llegadas, cuyo crecimiento si es posible hacia los dos lados del edificio.

Este bloque central normalmente suele ser el que más dificultades plantea en este tipo de edificios, limitando la capacidad del vestíbulo de salidas, zonas de apoyo y restauración, y principalmente de los filtros de seguridad de salidas.

En ambas plantas se desarrollan las correspondientes actividades secundarias de apoyo a las funciones principales: cafeterías, autoservicio, comercios, oficinas y mostradores de compañías, aseos, seguridad y otras dependencias, etc.

Planta Baja

Como se ha indicado anteriormente, la planta baja está dividida en tres bloques funcionales: La zona sureste se corresponde con el vestíbulo de facturación, la zona central donde está el vestíbulo de salidas en el que se ubican los filtros de seguridad y las puertas de embarque en remoto y la zona noroeste destinada, en su mayor parte, a sala de recogida de equipajes y vestíbulo de llegadas.

El vestíbulo de facturación se encuentra por tanto situado en el extremo sureste del edificio. Se trata de un amplio espacio (unos 1.500 m² libres) de doble altura, cubierto mediante una estructura espacial. Al fondo del mismo se sitúa la línea de 14 mostradores de facturación.

Dicho vestíbulo dispone también de una zona de protección de equipajes por medio de una máquina plastificadora, así como un punto de encuentro para el servicio de atención a personas de movilidad reducida (PMR).

En el vestíbulo de facturación se encuentran también las oficinas de venta de billetes, de atención al pasajero y otros servicios aeroportuarios de las compañías aéreas, así como los servicios de información de Aena SME, S.A., esta última con servicio de objetos perdidos.

En ambos lados hay locales disponibles. No hay en la actualidad oficinas de servicio de touroperadores o agencias de viajes en esta zona.

Ilustración 2.5.- Planta baja Edificio Terminal

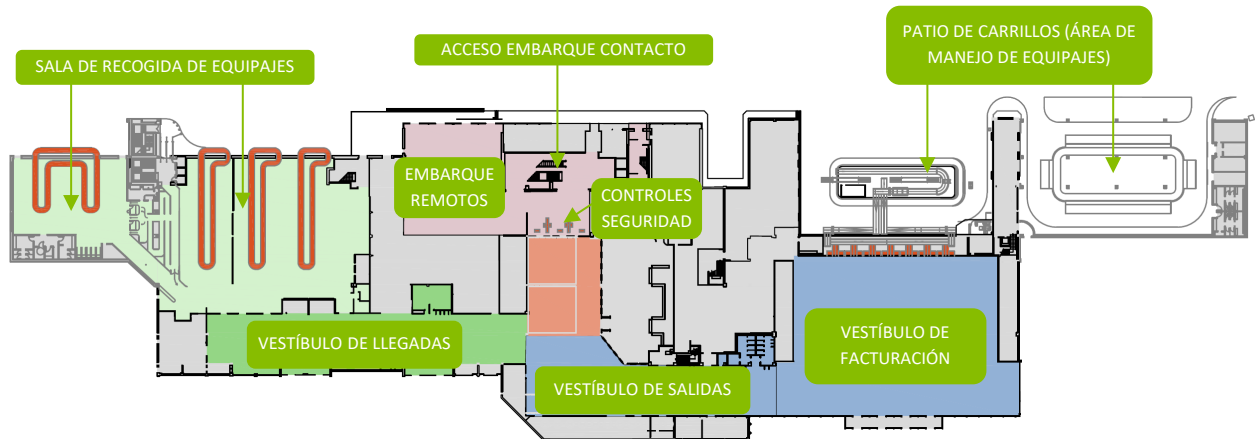
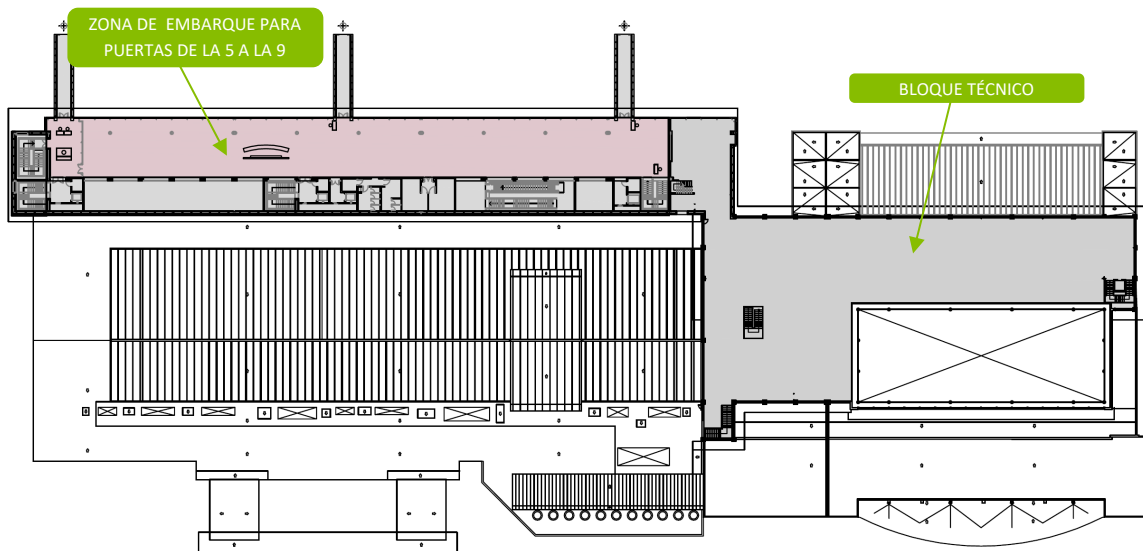


Ilustración 2.6.- Planta primera Edificio Terminal



Detrás del frente de facturación se encuentra el patio de carrillos con un área cubierta de unos 1.000 m², que cuenta con un hipódromo alimentado desde las cintas colectoras mediante una cinta doble que salva el paso de carrillos mediante un recorrido de subida y bajada. Dicho patio fue ampliado hacia el este, duplicando su superficie, con objeto de disponer de un segundo hipódromo, similar al anterior, para posibilitar la inspección del 100% de equipajes mediante un sistema de tratamiento e inspección de los mismos.

Tras el proceso de facturación, los pasajeros vuelven sobre sus pasos (al ser una línea de facturación tradicional) y alcanzan el vestíbulo de salidas (de unos 700 m²), donde hay espacios para concesiones comerciales. En esa misma zona se encuentran unos aseos, así como la entrada al bloque técnico (situado en el nivel superior).



El bloque central que separa el vestíbulo de salidas del lado aire cuenta con más de 1.100 m² de los cuales aproximadamente 420 son zonas públicas de restauración, a las que se añaden una cantina y otro restaurante de uso restringido, los espacios propios de estos servicios (cocinas, almacenes, etc.), así como otras dependencias dedicadas a servicios.

Tras atravesar esta zona los pasajeros de salida acceden a los filtros de seguridad, que cuentan con dos equipos de arcos y scanner, con escaso espacio para colas (que interfieren con las concesiones cercanas) y sobre todo en la zona posterior a los filtros, donde los espacios para registros y mesas para que los pasajeros reorganicen sus pertenencias son muy escasos.

Una vez pasados los filtros, en la zona de acceso exclusiva a pasajeros se encuentra la zona de embarque de remotos situadas en la planta baja (puertas numeradas de la 1 a la 4).

El espacio público disponible tras los filtros de seguridad (en planta baja) es de unos 800 m², de los cuales unos 480 m² se dedican a la zona de espera de las puertas remotas.

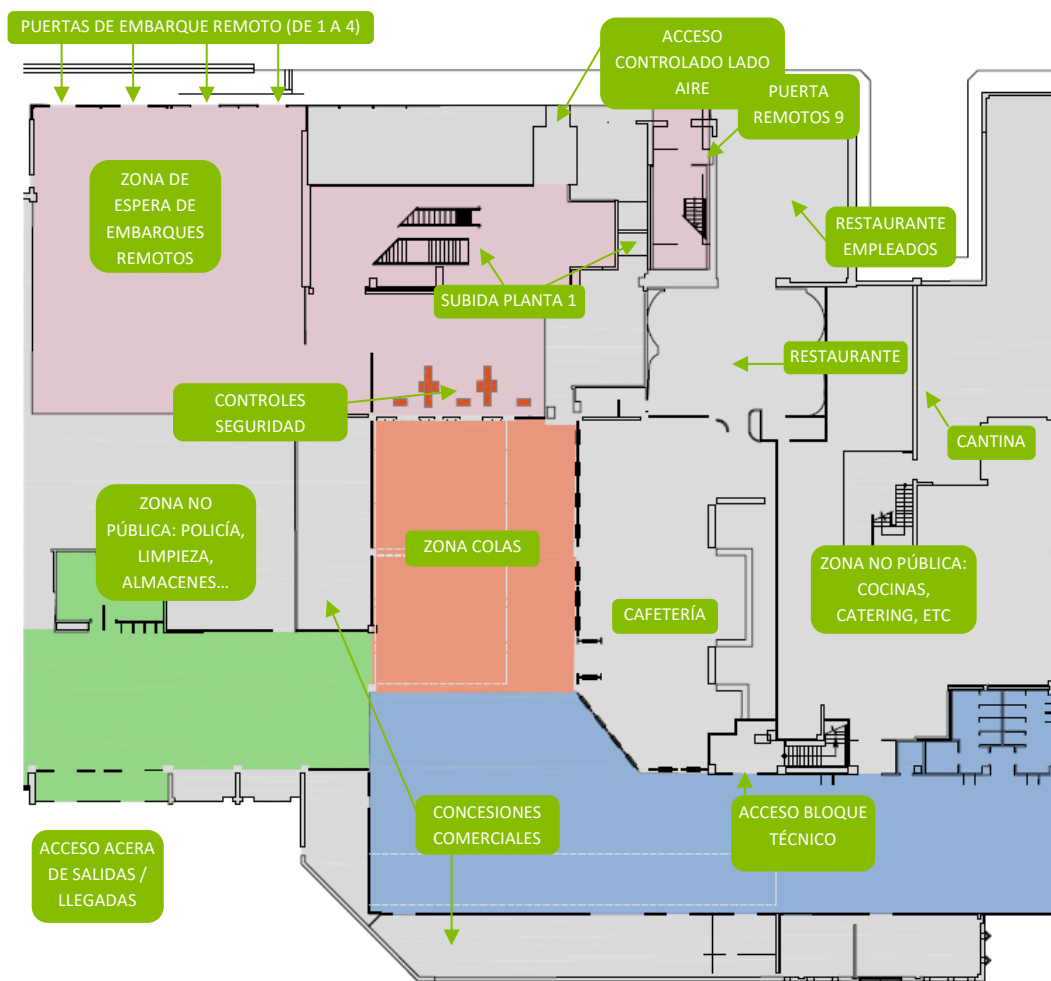
En esa misma zona, frente a los controles de seguridad, se sitúa también el núcleo de comunicación que permite el acceso a la zona de embarque de la planta superior, por medio de escaleras (mecánica y convencional) o ascensor.

En la zona noroeste de la planta baja del Edificio Terminal se encuentran la sala de recogida de equipajes y el vestíbulo de llegadas.

Existe una sala de recogida de equipajes, de unos 1.250 m² que cuenta con tres hipódromos de unos 50 metros de longitud de recogida efectiva, destinados a los equipajes de los pasajeros Schengen. Al oeste de dicha sala se realizó una ampliación con un cuarto hipódromo de longitud similar destinado a los pasajeros no Schengen o que requieran controles aduaneros.

A cada sala se accede usando los dos núcleos de comunicación que descienden desde la planta primera si se accede desde posiciones de contacto, o bien a través de las puertas ubicadas en estos mismos puntos desde las posiciones de parada de jardineras adjuntas, si los vuelos estacionan en posiciones remotas. El núcleo de escaleras situado al noroeste es el utilizado por aquellos pasajeros que deben pasar control de pasaportes, que se encuentra en el centro de la sala entre las zonas Schengen y no Schengen. Además en la zona suroeste se ubican las dependencias aduaneras.

Ilustración 2.8.- Zona central del Edificio Terminal



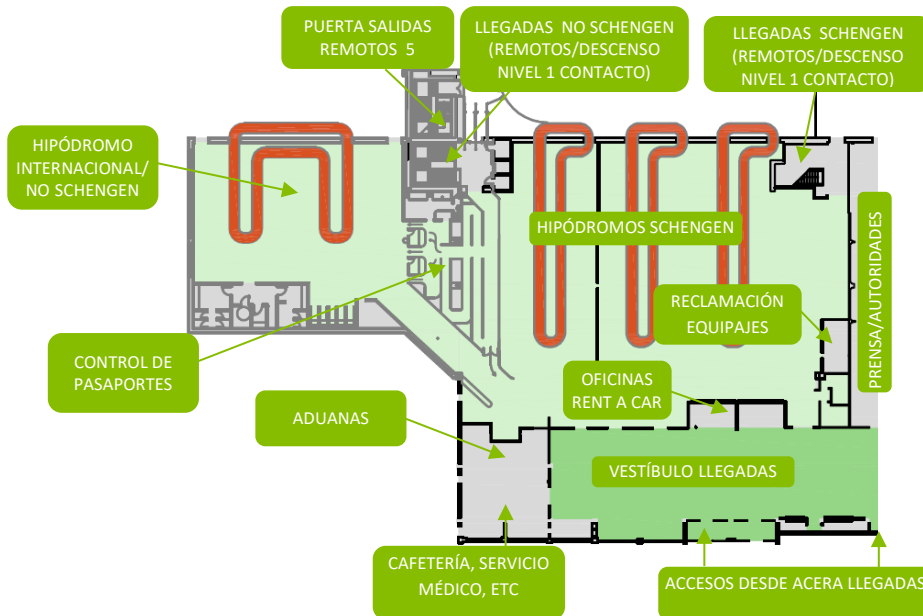
También en el interior de la sala de recogida de equipajes hay aseos, oficinas de alquiler de vehículos con mostradores dobles (a la sala de recogida y al vestíbulo de llegadas, en teoría dedicadas al alquiler unas y a la devolución de vehículos las otras) y mostradores para reclamación equipajes extraviados de las compañías handling.

En el vestíbulo de llegadas, de unos 800 m², existe un nuevo punto de atención a personas de movilidad reducida, una cafetería, servicios bancarios, el botiquín de primeros auxilios y asistencia sanitaria, zonas de aseos y las oficinas de las compañías de alquiler de vehículos.

Entre la sala de recogida de equipajes y la zona de embarques remotos, existe una pastilla alargada que alberga una sala de prensa y las dependencias para autoridades, con una superficie de unos 200 m².

Existen tres accesos públicos desde el lado tierra por la planta baja del Edificio Terminal. El primero de ellos se sitúa en la acera de salidas, con paradas de taxis y autobuses, además de zona de descarga de pasajeros sin posibilidad de estacionamiento. En el vestíbulo de llegadas existen otros dos accesos que comunican con la acera de llegadas donde se encuentra la parada de taxis y con fácil acceso a la dársena de autobuses. Los tres accesos públicos al edificio están bien comunicados con el aparcamiento público ubicado frente a la fachada lado aire del Edificio Terminal.

Ilustración 2.9.- Vestíbulo de Llegadas y sala de recogida de equipajes



Planta Primera

Funcionalmente, la planta primera del Edificio Terminal está dividida en dos zonas totalmente independientes.

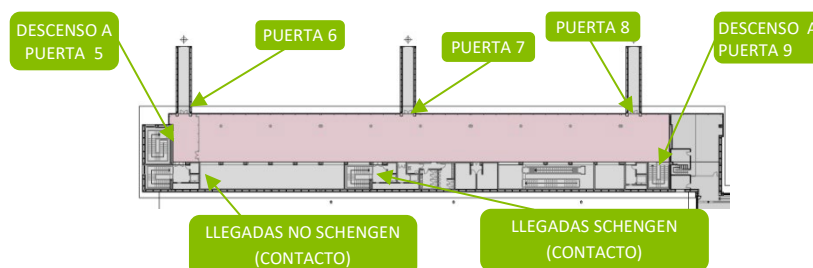
En el área noroeste se encuentra el área de embarque correspondiente a las cinco puertas (de la 5 a la 9) y en la zona noreste, totalmente separada de la anterior, están las oficinas que componen el bloque técnico de Aena SME, S.A.

En área destinada a espera y embarque de la primera planta ocupa unos 1.800 m², de los cuales aproximadamente 970 corresponderían al área de espera frente a las puertas en contacto (6, 7 y 8), donde se ubican también una zona comercial, una pequeña cafetería y una zona de aseos en la zona central.

Desde la primera planta se tiene acceso directo a las aeronaves por medio de las tres pasarelas de embarque para puestos en contacto con las que cuenta el Aeropuerto de Asturias.

Como se ha indicado, las puertas de embarque 6, 7 y 8 corresponden a las tres pasarelas encargadas de atender las posiciones de contacto, mientras las puertas 5 y 9 dan acceso, a través de escalera, al embarque en posiciones remotas, siendo las puertas 5 y 6 aptas para vuelos con destinos no Schengen al disponer de controles de emigración, o procedentes de países no Schengen ya que disponen de acceso separado hacia la zona de llegadas que dispone de controles de inmigración y aduaneros. Dichas puertas, 5 y 6, no pueden utilizarse simultáneamente.

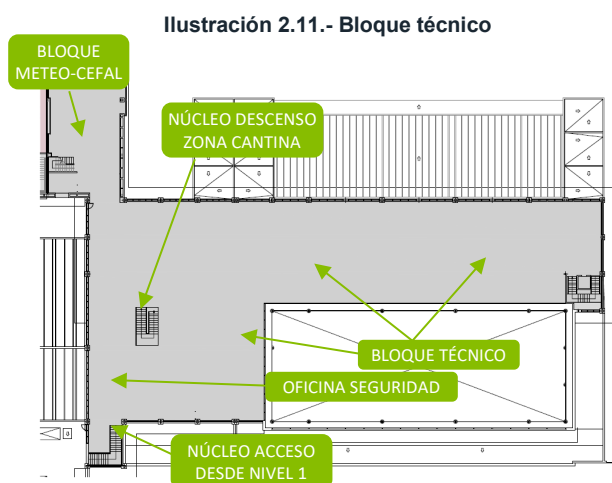
Ilustración 2.10.- Zona de embarque



La comunicación entre la planta baja y la planta primera en la zona pública se realiza por medio de cuatro ascensores (uno de ellos montacargas que permite los suministros) y cuatro núcleos de escaleras: dos escaleras permiten el acceso directo a la sala de recogida de equipajes a la llegada y otras dos escaleras (una de ellas mecánica) comunica desde el control en el vestíbulo de salidas en planta baja a la planta primera.

En la zona noreste de la planta primera se encuentra el bloque técnico, que ocupa unos 1.500 m². Se trata de las oficinas del personal técnico y administrativo de Aena SME, S.A. en el aeropuerto. Además de las dependencias de la dirección del aeropuerto y de las distintas divisiones y departamentos, hay archivos, salas de reuniones, aseos, vestuarios y demás estancias necesarias. Las oficinas de meteorología, CEFAL, información y planes de vuelo se encuentran en el extremo este de la pastilla que alberga la zona de embarque, por su mejor ubicación frente al Campo de Vuelos.

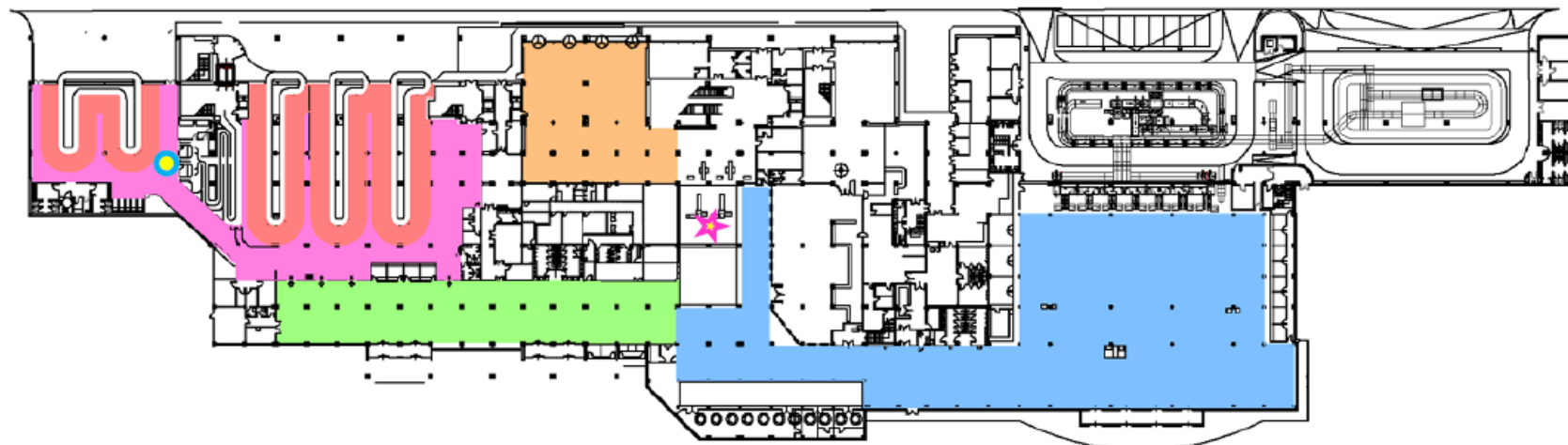
El resto de dependencias se encuentran en el bloque nororiental del edificio, sobre la zona de facturación y patio de carrillos.



2.3.1.2 Resumen

La Ilustración 2.12 y la Ilustración 2.13 muestran las plantas baja y primera respectivamente.

Ilustración 2.12.- Planta baja



	VESTÍBULO DE SALIDAS	1.900 m ² .
	VESTÍBULO DE LLEGADAS	660 m ² .
	ÁREA DE CIRCULACIÓN	619 m ² .
	ÁREA DE ESPERA Y RECOGIDA DE EQUIPAJES	615 m ² .
	SALA DE ESPERA Y EMBARQUE	500 m ² .

MOSTRADORES DE FACTURACIÓN	14
CONTROLES DE SEGURIDAD	★ 2
HIPÓDROMOS	4 NB
CONTROLES DE PASAPORTE EN LLEGADAS	● 4
PUERTAS DE EMBARQUE	● 4

Ilustración 2.13.- Planta primera

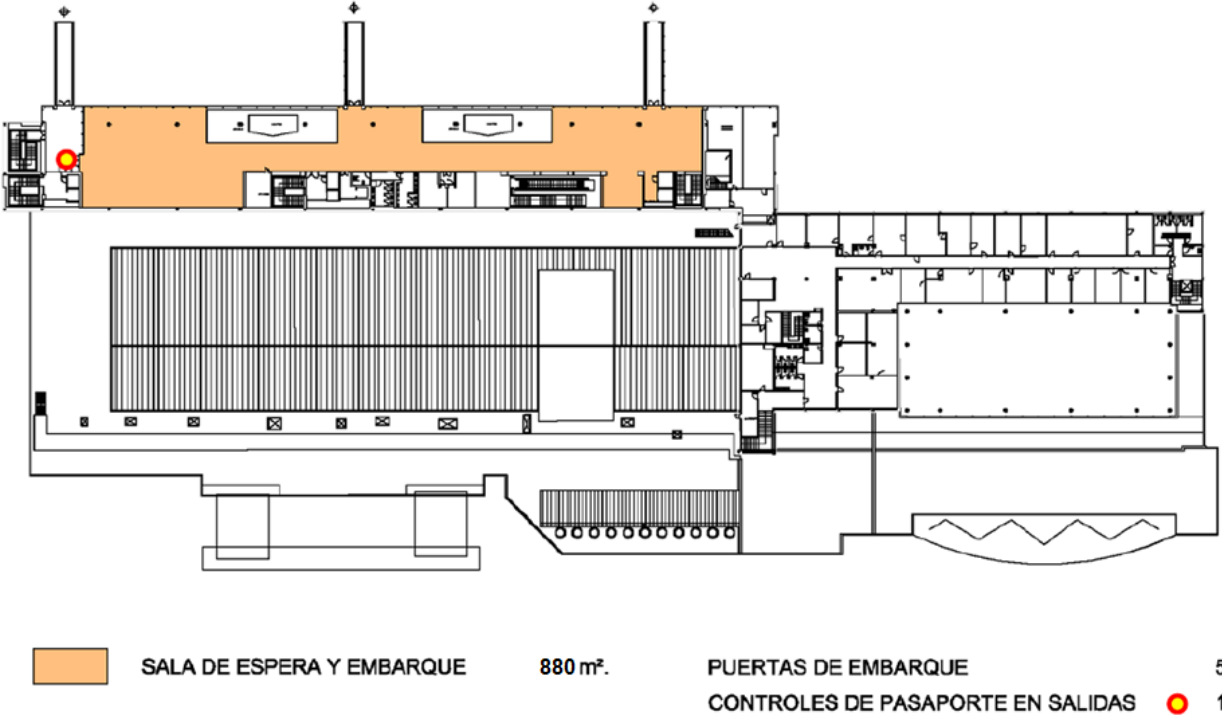


Tabla 2.10.- Superficies del Edificio Terminal

SUPERFICIES (m ²)	Planta baja	Planta primera	Total
ZONA DE PASAJEROS	6.566	1.654	8.220
Aseos, escaleras u otras	876	488	1.364
Áreas de estancia o espera	3.730	880	4.610
Vestíbulo de salidas	1.900	0	1.900
Recogida de equipajes ¹	615	0	615
Vestíbulo de llegadas	660	0	660
Áreas de espera y embarque	500	880	1.380
Áreas de paso	1.015	56	1.071
Control de seguridad	275	0	275
Recogida de equipajes ²	619	0	619
Control de pasaportes	130	56	186
Áreas comerciales	945	230	1.175
Concesiones y compañías	945	230	1.175
ÁREAS TÉCNICAS	2.474	47	2.521
Patio de carrillos y tratamiento de equipajes	2.462	0	2.462
Otras	12	47	59
ÁREA PRIVADA	2.431	1.554	3.985
Concesiones	343	24	367
Dependencias	2.088	1.530	3618
TOTAL	11.471	3.255	14.726

(1) Esta superficie excluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje y una superficie virtual paralela a cada hipódromo, de 3,5 m alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carrillos.

(2) Área de circulación dentro de la sala de recogida de equipajes.

Tabla 2.11.- Distribución de equipamientos del Edificio Terminal

EQUIPAMIENTO (unidades)	Llegadas	Salidas	Total
Mostradores de facturación	0	14	14
Controles de seguridad	0	2*(1A+1RX)	2*(1A+1RX)
Controles de pasaportes	4	2	6
Puertas de embarque en remoto	0	6	6
Puertas de embarque asistidas	0	3	3
Hipódromos de recogida de equipajes	4NB	0	4NB

2.3.1.3 Aparcamientos

Existen diferentes zonas destinadas al aparcamiento de vehículos en el Aeropuerto de Asturias. Cada una de las áreas tiene un uso diferenciado para cubrir el abanico de necesidades que se presentan.

APARCAMIENTO PÚBLICO

Abarca una superficie de unos 25.000 m² y dispone de un total de 771 plazas destinadas a aparcamiento público (12 de las cuales son para personas de movilidad reducida, PMR) y 142 plazas destinadas a vehículos de alquiler de las diferentes compañías que operan en el aeropuerto.

El aparcamiento público se encuentra situado al sur del Edificio Terminal, frente a este. Cuenta con una mayoría de plazas cubiertas por marquesinas a excepción de las correspondientes a una ampliación posterior del aparcamiento en el extremo occidental del mismo (la zona en la que se encontraban los antiguos depósitos de agua) que están sin cubrir.

Ilustración 2.14.- Aparcamiento público



Las zonas destinadas a aparcamiento público y aparcamiento de alquiler están separadas y tienen accesos de entrada independientes, aunque próximos, al noreste del aparcamiento, con entrada desde el vial principal de acceso al aeropuerto. Las plazas de alquiler están ubicadas en las dos primeras líneas de aparcamiento frente al Edificio Terminal.

Las salidas del aparcamiento, aunque independientes, se encuentran también próximas entre sí y están ubicadas en la esquina noroeste del aparcamiento.

Ilustración 2.15.- Aparcamiento vehículos Rent a Car



APARCAMIENTO PROVISIONAL

Está construido como aparcamiento público alternativo para ser usado durante la ejecución de las obras que afecten al aparcamiento público actual en superficie. Cuenta con 1.020 plazas de aparcamiento repartidas

en 38.900 m² y está ubicado al este del aeropuerto, al sur de la calle de rodaje T3 y de la plataforma de pruebas del SSEI y al oeste de las instalaciones de suministro de combustibles y del edificio del SSEI. Actualmente, esta área de aparcamiento no está en uso como aparcamiento provisional sino como zona campas para almacenamiento de vehículos Rent a Car (505 plazas). Cada una de las compañías de alquiler de coches que operan en el aeropuerto tiene una superficie asignada en el aparcamiento provisional.

Ilustración 2.16.- Aparcamiento provisional



APARCAMIENTO DE EMPLEADOS DE AENA SME, S.A. Y CONCESIONARIOS Y SUPERFICIE DE DESCONGESTIÓN

Está situado al este del Edificio Terminal. El vial de acceso es secundario y parte del vial de acceso principal al aeropuerto. Se trata de una superficie cubierta por marquesinas de aproximadamente 5.100 m² en la que se ubican un total de 172 plazas de aparcamiento distribuidas de la siguiente manera: 79 plazas (2 de ellas para PMR) destinadas a aparcamiento de personal de Aena SME, S.A. y 93 plazas (2 de ellas para PMR) destinadas a aparcamiento de compañías y concesiones. Ambas zonas están separadas y cuentan con accesos independientes.

Ilustración 2.17.- Aparcamiento de empleados, compañías y concesiones



Próxima a la zona de aparcamiento de compañías y concesiones se encuentra la superficie de descongestión, que cuenta con 86 plazas y una superficie aproximada de 2.350 m², para el uso de los distintos concesionarios del aeropuerto. El acceso a esta zona, que se encuentra al este del edificio auxiliar, se realiza desde el aparcamiento de compañías y concesiones y sirve como ampliación del mismo.

Ilustración 2.18.- Superficie de descongestión



Desde las zonas de aparcamiento los trabajadores pueden acceder a la zona frente al Edificio Terminal por un camino cubierto que une ambos lugares.

DÁRSENA DE AUTOBUSES DE LLEGADAS

Está ubicada al sur de la Torre de Control. Se trata de cinco isletas peatonales para carga y descarga de pasajeros cubiertas por marquesinas. Tiene una capacidad de 8 plazas de autobús. El área considerada ocupa una superficie de unos 2.500 m².

Ilustración 2.19.- Dársena de autobuses de llegadas



DÁRSENA DE AUTOBUSES DE SALIDAS

Ubicada en la zona este del Edificio Terminal, se trata de una superficie de aproximadamente 500 m² con marquesina que da cabida a 3 plazas de autobús junto a la acera de salidas del Edificio Terminal.

Ilustración 2.20.- Dársena de autobuses de salidas



ZONA PARA TAXIS, VEHÍCULOS VTC Y AUTORIDADES

Los Taxis disponen de un área de espera frente al Edificio Terminal con capacidad para 35 taxis. La zona de espera ocupa un carril frente a la acera de salidas, y pasa a ocupar dos frente a la acera de llegadas.

Ilustración 2.21.- Zona de espera de taxis en acera de llegadas



Al sur del aparcamiento público existe una zona habilitada con pintura en el antiguo vial de salidas del aparcamiento (cerrado en la actualidad), que se utiliza como bolsa de taxis y de vehículos VTC que cuenta con una capacidad de 20 plazas.

Ilustración 2.22.- Vial de salida del aparcamiento cerrado que sirve de bolsa de taxis



Además de las zonas ya citadas, cerca del Edificio Terminal pueden encontrarse 4 plazas para vehículos de Transporte con Conductor y 8 plazas de carga y descarga, todas ellas frente al Terminal de Carga.

Ilustración 2.23.- Plazas para vehículos de transporte con conductor



El aeropuerto cuenta también con 4 plazas de aparcamiento para autoridades.

OTRAS SUPERFICIES PAVIMENTADAS

Se trata de una superficie ubicada al suroeste del aeropuerto, al sur de la nave multifuncional utilizada por las compañías de alquiler de coches. Antiguamente se trataba de una zona de aparcamiento pero en la actualidad se han cerrado sus accesos al público y se usa como recinto para la grúa u otros usos asignados por el aeropuerto.

Ilustración 2.24.- Aparcamientos; vista general



El número total de plazas de aparcamiento de las que dispone el Aeropuerto de Asturias así como su desglose es el que se muestra en la Tabla 2.12.

Tabla 2.12.- Aparcamientos

Aparcamientos	Plazas
Vehículos privados	771
Vehículos de alquiler (contrato)	142
Vehículos de alquiler (depósito)	505
Autobuses	11
Taxis	35
Empleados y compañías	258

2.3.2 Zona de carga

2.3.2.1 Área terminal de carga

El aeropuerto dispone de una Terminal de Carga (en lo que era antiguamente el edificio de campo de Iberia), situada a 50 m al oeste del Edificio Terminal, entre la Torre de Control y el almacén de residuos ubicado junto al SSEI.

Ilustración 2.25.- Ubicación del Terminal de Carga



Su forma geométrica en planta la componen dos bases rectangulares de distinto tamaño que intersecan en una de las esquinas. El rectángulo de mayor tamaño tiene dos alturas mientras que el rectángulo de menor tamaño cuenta sólo con una altura. La planta baja tiene 493 m² de superficie construida con una marquesina adosada en su lado aire de 220 m² para el estacionamiento de carros y equipos. Parte de las estancias que ocupan en planta el rectángulo de mayor tamaño tienen doble altura, ocupando espacio de la segunda planta. Como consecuencia de esto, la segunda planta tiene una superficie útil mucho más reducida (unos 82 m²) en el cuerpo rectangular principal del Terminal de Carga (el de mayor tamaño).

En el interior de la Terminal de Carga se ubican servicios como el control de la Guardia Civil, distintas cámaras frigoríficas, almacenes para mercancías de origen nacional e internacional de diferentes tamaños, oficinas para los distintos usuarios, archivos y aseos y vestuarios para trabajadores. Dado que la Terminal de Carga actúa como punto de conexión lado aire y lado tierra es necesario un estricto control de seguridad en el mismo.

Ilustración 2.26.- Terminal de Carga vista desde lado tierra



2.3.3 Zona actividades complementarias

2.3.3.1 Nave multifuncional – Servicio Rent a Car

La nave multifuncional se encuentra localizada al éste de la parcela de los combustibles, al sureste de la central eléctrica y al oeste del aparcamiento público.

Ilustración 2.27.- Ubicación nave multifuncional – Rent a Car



Tiene una superficie en planta aproximada de 2.700 m², distribuida en una nave principal y común a todas las compañías de alquiler de vehículos usuarias y cinco subnaves propias de cada uno de los usuarios:

- Nave principal: 842 m² con elevadores, túnel de lavado y sistemas de limpieza
- Naves secundarias con acceso desde el exterior y desde el interior de la nave principal: naves 1 y 5, con 383 m² útiles, naves 2 y 4 con 372 m² útiles y la nave 3, con 360 m². Todas ellas dotadas de aseo.

En el exterior dispone de una estación de suministro de combustibles.

Ilustración 2.28.- Vista exterior nave multifuncional



2.3.3.2 Otras edificaciones

NAVES OBRA CIVIL

Así se designa a las naves ubicadas al sur de la antigua central eléctrica y al oeste de la nave multifuncional, entre ésta y las instalaciones de combustibles. Se trata de un edificio de usos varios, propiedad de Aena SME, S.A. que cede en régimen de alquiler. Tiene una planta en forma de L que ocupa unos 850 m².

NAVES MULTIFUNCIONALES – EN ALQUILER

Se trata de cuatro naves de nueva construcción situadas al sur de la parcela ocupada por el suministro de combustibles, junto a las naves de obra civil. Se trata de cuatro naves disponibles para alquiler a distintos concesionarios del aeropuerto.

Ilustración 2.29.- Ubicación naves obra civil y multifuncionales



2.3.4 Zona servicios

2.3.4.1 Bloque técnico

Bajo este nombre se agrupan las dependencias destinadas a alojar las oficinas de la administración aeroportuaria y los servicios técnicos.

Como ya se ha mencionado anteriormente, el bloque técnico se encuentra en la planta superior del Edificio Terminal actual. Cuenta con una superficie de aproximadamente 1.500 m².

2.3.4.2 Torre de Control

Se sitúa junto al lado oeste del Edificio Terminal, entre la planta termofrigrífica y la Terminal de Carga.

Ilustración 2.30.- Ubicación de la Torre de Control



La Torre de Control tiene una altura de 22,5 m que permite, gracias a que los edificios del entorno son más pequeños, la visión del Campo de Vuelos desde el fanal de la misma. Aparte del núcleo de escalera (en el

que se disponen éstas, más el hueco del ascensor, cableado y aireación), la Torre de Control cuenta con 5 plantas:

- Fanal
- 6 radioenlaces ubicados en el fanal
- Cámara de conexiones
- Sala de equipos – radio.
- Planta taller e instalaciones
- Planta sótano

Además, la Torre de Control está dotada con una escalera de evacuación.

Ilustración 2.31.- Torre de Control



Tabla 2.13.- Torre de control

Servicio	Distintivo llamada	FREQ	HR	Observaciones
TWR	Asturias TWR	118.150 MHz	HR ATS	EMERG EMERG GMC
		121.500 MHz	HR ATS	
		243.000 MHz	HR ATS	
		121.700 MHz	HR ATS	

2.3.4.3 Centro de Emisores

Se ubica al sureste del Edificio Terminal (a unos 300 m), al sur de la calle de rodaje T-1 (a unos 325 m) y de la plataforma ampliada y al este de la zona de aparcamiento público y de la zona de aparcamiento para empleados.

Ilustración 2.32.- Ubicación Centro de Emisores



Se trata de un edificio de planta única, formado por la unión de cuatro rectángulos, y con una superficie en torno a los 525 m².

Cuenta con su propio centro de transformación. A parte de la sala de equipos (la dependencia mayor) cuenta con talleres, almacén y oficina y otras estancias necesarias para el funcionamiento y el personal del edificio.

Ilustración 2.33.- Centro de Emisores



2.3.4.4 Sistemas de Vigilancia

El Aeropuerto de Asturias cuenta con un Radar de Superficie (SMR) que se encuentra situado al norte del campo de vuelos en un emplazamiento diametralmente opuesto al Edificio Terminal respecto a la pista y junto al camino perimetral. El nombre indicativo de este radar primario es SASTU.

Ilustración 2.34.- Radar de Superficie



Al Radar de Superficie, se une un sistema de vigilancia basado en los principios de la multilateración que dispone de un total de ocho antenas en el interior del aeropuerto para control de superficie y otras cinco antenas en parcelas exteriores al aeropuerto para control del TMA.

2.3.4.5 Radioayudas de navegación aérea

Respecto a los sistemas de Navegación Aérea, se dispone de sistemas que garantizan tanto los procedimientos instrumentales de no precisión, como los instrumentales de precisión en categoría III, indicados.

En primer lugar, se dispone de una ayuda de tipo NDB, designación AV, emplazada a una distancia de unos 7,7 km al sureste de la cabecera 29, en la prolongación del eje de la pista de vuelo.

Esta radioayuda se usa para marcar un IAF en los procedimientos de aproximación por instrumentos de las maniobras NDB RWY11, ILS Y RWY29 y LOC Y RWY29

En las inmediaciones del Centro de Emisores, ya dentro de la Zona de Servicio Aeroportuaria se encuentra otra radioayuda de características similares, tipo NDB bajo la designación AST. Esta radioayuda se usa para marcar un IAF en un procedimiento de aproximación por instrumentos de la maniobra NDB RWY11.

A principios del año 2009, se sustituye el VOR convencional existente en la Zona de Servicio del aeropuerto (junto al emplazamiento del Radar de Superficie actual), por un DVOR/DME en nuevo emplazamiento, situado a 1.268 m de la cabecera 29, en la prolongación del eje de la pista de vuelo, en un paraje conocido como el alto de San Adriano.

La designación de la radioayuda es VES, mientras que la frecuencia del DVOR es 112.4 MHz. En esta radioayuda se basan procedimientos instrumentales de no precisión para definir el IAF/MAPt tanto para la cabecera 11, como para la 29 y la definición del IAF para los procedimientos ILS Z RWY29 y LOC Z RWY29.

Por último, el aeropuerto dispone de un sistema ILS, bajo designación AVS, para aproximaciones instrumentales de precisión en categoría IIIa RWY29. El sistema está compuesto por un localizador, situado a 159 m del THR11 y a una distancia de 287 m del THR 29 y 110 m del eje de pista se sitúan tanto la senda de descenso a 3° que proporciona un valor de RDH sobre el THR29 de 16,6 m, como un sistema DME, para proporcionar marcación de distancia en la aproximación. Los tres equipos asociados al ILS (LOC, GP, y DME) se denominarán indistintamente con el indicativo asignado (AVS) o con el número de la pista a la que proporcionan guiado instrumental (cabecera 29).

En la Tabla 2.14 se muestran las instalaciones destinadas a las radioayudas de navegación aérea.

Tabla 2.14.- Radioayudas de navegación aérea

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Observaciones
Centro de Emisores y Receptores VHF/UHF TWR LEAS				
Radiogoniómetro				Ubicado en la TWR del aeropuerto
DVOR (2º W)	VES	112.400 MHz	H24	
DME	VES	CH 71X	H24	
NDB (2º W)	AST	325 KHz	H24	COV 60 NM
LOC 29 (2º W) ILS CAT III	AVS	110.100 MHz	H24	290º MAG/159 m FM THR11; COV 25 NM. Falsas indicaciones fuera de área de cobertura
GP 29	AVS	334.400 MHz	H24	3º; RDH 16.6 m; a 287 m FM THR29 & 110 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH. Falsas indicaciones fuera de área de cobertura
ILS/DME 29	AVS	CH38X	H24	REF DME THR 29
NDB (2º W)	AV	387 kHz	H24	COV 40 NM
Radar de Superficie PSR	SASTU			
Centro de Emisores VHF/UHF	AVS			

El DVOR VES se denomina indistintamente VOR VES o DVOR VES a lo largo del documento del Plan Director.

Los equipos LOC, GP y DME asociados al ILS se denominan indistintamente con el indicativo AVS o con número de la pista a la que proporcionan guiado instrumental (en este caso, la pista 29).

2.3.4.6 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (S.S.E.I.)

El edificio del SSEI se ubica a unos 170 m al oeste del Edificio Terminal. Se compone de una nave para el estacionamiento de vehículos, con cinco puertas de acceso de vehículos en su fachada norte (lado aire) y un edificio adosado para el personal y las oficinas.

El edificio tiene dos plantas, y entre ellas se reparten los almacenes, talleres, comedor, aulas, aseos, vestuarios, gimnasio, despachos, etc.

Ilustración 2.35.- SSEI



El SSEI cuenta también con un depósito elevado de agua cercano a sus instalaciones y con un almacén y con una plataforma de pruebas, todos ellos situados al oeste de las instalaciones del SSEI. Está dotado de los medios y vehículos necesarios para prestar un servicio de categoría 7 según OACI.

Ilustración 2.36.- Ubicación del SSEI e instalaciones asociadas



2.3.4.7 Otras edificaciones y servicios

Además de las edificaciones y servicios de mayor relevancia mencionados, existen una serie de instalaciones que forman parte de la Zona de Servicios y complementan a los ya descritos:

NAVE MULTIFUNCIONAL

Se trata de un edificio ubicado entre el SSEI y el almacén de residuos, al este del Edificio Terminal y del Terminal de Carga. Se construyó en 2003 como edificio para archivo general y aula de formación y tiene espacios dedicados a diferentes usos y necesidades: aula de formación, vestuarios y aseos (masculinos, femeninos y personas de movilidad reducida), archivo general, almacenes y despachos. Ocupa una superficie en planta de unos 563 m². Todas estas instalaciones se encuentran en lado aire del aeropuerto.

TORRE ATC

Se trata de una pequeña torre elevada ubicada entre el SSEI y la nave multifuncional reservada para momentos de contingencia relacionados con la Torre de Control. Se accede a ella a través del edificio del SSEI y se mantiene a pesar de estar sin uso en la actualidad.

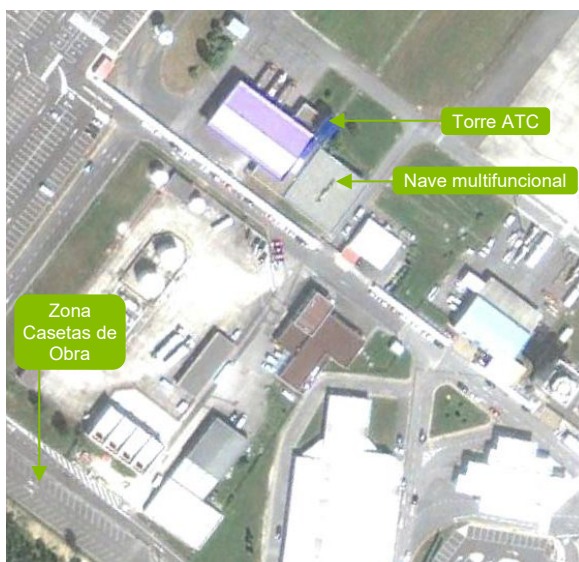
ZONA DE CASETAS DE OBRA

Zona ubicada al suroeste del aeropuerto, al sur del aparcamiento provisional, de las instalaciones de combustibles y de la nave multifuncional para Rent a Car. En la actualidad se utiliza como recinto para ubicar las casetas de obra necesarias en el recinto aeroportuario

EDIFICIO AUXILIAR

Ubicada al este del Edificio Terminal y del aparcamiento de empleados, entre éste y la ampliación del mismo, esta edificación se usaba para actividades complementarias, aunque en la actualidad se encuentra sin uso concreto.

Ilustración 2.37.- Ubicación de la nave multifuncional, Torre ATC, zona de casetas de obra



2.3.4.8 Vallado y camino perimetral

El sistema general aeroportuario y en particular el área de movimiento de aeronaves, se encuentran bordeados por un cerramiento de seguridad, que impide el acceso no autorizado al lado aire.

El cerramiento perimetral está compuesto por un doble vallado de seguridad, adecuado a la especificación de OACI, con murete de base y alambre de espino en la parte superior.

En la configuración actual, el acceso al lado aire (además de las áreas destinadas a tal efecto en los Edificios Terminales de Pajareros y Carga) se realiza por un único punto (acceso único).

A lo largo del cerramiento de seguridad se desarrolla un camino perimetral que permite llevar a cabo las tareas de vigilancia y mantenimiento del Campo de Vuelos.

2.3.5 Zona de Aviación General

En la actualidad no hay edificio propio de Aviación General, tampoco se cuenta con dependencias específicas para este tipo de aviación. La gestión de planes de vuelo e información meteorológica sigue los mismos pasos que la Aviación Comercial, así como los accesos a plataforma.

2.3.6 Zona de abastecimiento

2.3.6.1 Abastecimiento de energía y central eléctrica

La central eléctrica se encuentra situada a unos 80 metros al oeste del Centro de Emisores y a unos 150 metros al sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. El edificio entró en servicio en el año 2015. La superficie construida es aproximadamente de 1.200 m².

La central eléctrica tiene capacidad para albergar hasta cinco grupos electrógenos de 1.400 kVA., aunque actualmente sólo hay 3 instalados, 2 de 1.400 kVA (emergencia) y uno de 2.000 kVA generando a una tensión de 3.000 V.

El suministro de compañía se realiza desde dos acometidas independientes (línea 1 "PINAR" de "S/E La Maruca" y Línea 2 "LA LAGUNA" de "S/E El Carmen"), siendo la tensión de suministro de 22 kV. El proveedor actual es EDP.

Ilustración 2.38.- Ubicación Central eléctrica



En la antigua central eléctrica, situada al norte de la nave multifuncional para Rent a Car, todavía hay algunos equipos de control de instalaciones y las oficinas del personal de la central que todavía no se han trasladado a la nueva.

2.3.6.2 Abastecimiento de aguas

El abastecimiento de agua se hace mediante captación por pozo situado en el exterior del aeropuerto, en Santiago del Monte, se cuenta con dos depósitos reguladores de agua potable de 400 m³ y redes de distribución y riego. Los depósitos se encuentran en una zona situada al noreste del Centro de Emisores y sureste de la plataforma.

El aeropuerto dispone de autorización de la Configuración Hidrográfica del Cantábrico para la extracción aunque no ha superado los límites máximos autorizados. Diariamente se realizan análisis de cloro y mensualmente un laboratorio autorizado por la Consejería de Salud y Servicios Sanitarios del Principado

de Asturias hace los exigidos en el RD 140/2003 “Criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano”.

2.3.6.3 Evacuación de aguas

Desde el año 2005 todas las aguas residuales que se generan en las instalaciones del aeropuerto vierten al colector municipal del Ayuntamiento de Castrillón y cuenta con la correspondiente autorización otorgada por el ayuntamiento.

Respecto al drenaje, se cuenta con un sistema basado en canaletas abiertas y de rejilla que conecta con dos sistemas de colectores principales: uno perpendicular a la pista de vuelo que evacúa las aguas de los edificios y aparcamiento y que se recoge en el colector municipal que pasa por las inmediaciones del aeropuerto, cerca de la cabecera 29, en el punto que estableció el ayuntamiento; y otro paralelo que recoge las aguas pluviales del Campo de Vuelos, evacuando por gravedad a través de cinco puntos del perímetro del aeropuerto.

Todos ellos tienen la autorización y supervisión de la CHC (Confederación Hidrográfica del Cantábrico).

2.3.6.4 Abastecimiento de combustibles

Se dispone de una parcela situada al sur del SSEI, para sus distintas instalaciones de algo menos de 8.000 m² en donde tienen emplazados:

- Dos depósitos verticales para queroseno de 400.000 litros cada uno.
- Cinco depósitos horizontales de 50.000 litros cada uno: 1 para AV-GAS-100 LL y 4 JET-A1
- Centro de transformación.
- Oficinas.
- Cuenta con cuatro cisternas; una de 3000 litros de AV-GAS y otras tres de 33.000, 32.000 y 29.000 litros para JET A-1.

2.3.6.5 Tratamiento de residuos

El Aeropuerto de Asturias ha establecido una sistemática para planificar y controlar actividades y servicios asociados a los aspectos ambientales identificados, así como para controlar y medir de forma regular las características clave de dichas actividades y servicios, con alcance a todas aquellas acciones que puedan tener impacto en el medio ambiente.

El aeropuerto cuenta con una nave de residuos y un punto limpio que están ubicados al este del Terminal de Carga y del Edificio Terminal, junto a la nave multifuncional. Se trata de un edificio de una altura con una superficie en planta de aproximadamente 200 m². Tanto la nave como el punto limpio situado junto a ella se encuentran en el lado tierra del aeropuerto.

2.3.7 Zona de apoyo a la aeronave

2.3.7.1 Área de handling

El área de handling está situada al este del Edificio Terminal, al sur de la plataforma y cercano al aparcamiento de empleados y compañías.

Ilustración 2.39.- Ubicación del área de handling



El área está formada por una superficie pavimentada para el estacionamiento de vehículos y equipos, el edificio de servicios de campo, edificio dedicado antiguamente al Servicio de Extinción de Incendios y una nave construida posteriormente. En el interior de los edificios existe una zona de cocheras, almacenes, archivos, oficinas, aseos, etc...

Ilustración 2.40.- Área de handling



2.3.8 Viales

2.3.8.1 Accesos interiores

El acceso al aeropuerto se realiza a través de la carretera nacional N-643 o de la autovía A-81. Ambas confluyen en una rotonda de distribución situada en el borde de la Zona de Servicio del aeropuerto.

Dentro del Aeropuerto de Asturias se dispone de un vial principal en anillo que rodea el aparcamiento público, la nave multifuncional – Rent a Car y la zona de combustibles y que da acceso al resto de zonas del aeropuerto. El sentido circulatorio del anillo es antihorario.

2.3.8.2 Vial de servicio

Existe un vial de servicio que discurre por la plataforma y que permiten tener acceso tanto a los puestos que están en contacto como a los remotos.

3 Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo

3.1 Introducción

El Aeropuerto de Asturias se encuentra dentro del FIR/UIR MADRID y pertenece a la Región Centro-Norte de Navegación Aérea. El tráfico aéreo del aeropuerto es gestionado desde el Servicio de Tránsito Aéreo de MADRID ACC.

Las áreas controladas en las inmediaciones del aeropuerto de Asturias son:

- 1) Áreas controladas dentro de la FIR/UIR Madrid:
 - Desde FL195 hasta FL460, clase C.
 - Desde FL150 hasta FL195, clase E.
- 2) Área de control TMA, clase D:
 - Sector 1. Espacio limitado por la suma de las siguientes áreas:
 - o Círculo de 20 NM de radio centrado en el DVOR/DME.
 - o Área existente entre los círculos de 20 y 30 NM centrados en el DVOR/DME y los radiales R-156 VES y R-228 VES.
 - o Límites verticales entre FL155 y 300 m AGL.
 - Sector 2
 - o Círculo de 30 NM de radio centrado en el DVOR/DME a excepción del sector 1.
 - o Límites verticales entre FL155 y 600 m AGL.
- 3) Zona de tránsito CTR, clase D:
 - Espacio comprendido por la línea que une los puntos siguientes: 434008N 0061515W; 433252N 0054013W; 432350N 0054404W; 433457N 0061724W; 434008N 0061515W.
 - Límites verticales entre 300 m y GND.
- 4) Zona de control del Aeródromo ATZ, clase D:
 - Círculo de 8 Km de radio centrado en ARP o la visibilidad horizontal, lo que resulte inferior.
 - Límites vertical de 900 m HGT o hasta la elevación del techo de las nubes, lo que resulte más bajo.

En las proximidades del Aeropuerto de Asturias se encuentra la siguiente zona restringida:

- LER144 PARQUE NACIONAL DE PICOS DE EUROPA (Asturias, Cantabria y León)

Y la siguiente zona temporalmente segregada:

- TSA 32 CABO NOVAL

El valor de referencia de capacidad de espacio aéreo (sectores ATC) indicado en el Procedimiento de Coordinación de Medidas ATFM entre Enaire y Aena SME, S.A. corresponde a 12 operaciones a la hora.

Tabla 2.15.- Capacidad espacio aéreo ATC

Capacidad	Ops./h
Espacio Aéreo	12

3.2 Procedimientos reglamentarios de llegada

A continuación, se describen las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR):

3.2.1 Pista 11

- LLEGADA AMAKA DOS ALPHA (AMAKA2A)
- LLEGADA AMAKA DOS BRAVO (AMAKA2B)
- LLEGADA AMAKA DOS JULIETT (AMAKA2J)
- LLEGADA DEVAR DOS ALPHA (DEVAR2A)
- LLEGADA DEVAR DOS BRAVO (DEVAR2B)
- LLEGADA DEVAR DOS JULIETT (DEVAR2J)
- LLEGADA MASIP TRES ALPHA (MASIP3A)
- LLEGADA MASIP DOS BRAVO (MASIP2B)
- LLEGADA MAVOS DOS ALPHA (MAVOS2A)
- LLEGADA MAVOS DOS BRAVO (MAVOS2B)
- LLEGADA MAVOS DOS JULIETT (MAVOS2J)
- LLEGADA XONDA DOS ALPHA (XONDA2A)
- LLEGADA XONDA UNO BRAVO (XONDA1B)
- LLEGADA AMAKA DOS PAPA (AMAKA2P)
- LLEGADA DEVAR DOS PAPA (DEVAR2P)
- LLEGADA MASIP TRES PAPA (MASIP3P)
- LLEGADA MAVOS DOS PAPA (MAVOS2P)
- LLEGADA XONDA DOS PAPA (XONDA2P)

3.2.2 Pista 29

- LLEGADA AMAKA DOS CHARLIE (AMAKA2C)
- LLEGADA AMAKA DOS DELTA (AMAKA2D)
- LLEGADA DEVAR DOS CHARLIE (DEVAR2C)
- LLEGADA DEVAR DOS DELTA (DEVAR2D)
- LLEGADA DEVAR DOS LIMA (DEVAR2L)
- LLEGADA MASIP DOS CHARLIE (MASIP2C)
- LLEGADA MASIP DOS DELTA (MASIP2D)

- LLEGADA MASIP DOS LIMA (MASIP2L)
- LLEGADA MAVOS DOS DELTA (MAVOS2D)
- LLEGADA MAVOS DOS LIMA (MAVOS2L)
- LLEGADA XONDA UNO CHARLIE (XONDA1C)
- LLEGADA XONDA UNO LIMA (XONDA1L)
- LLEGADA AMAKA DOS KILO (AMAKA2K)
- LLEGADA DEVAR DOS KILO (DEVAR2K)
- LLEGADA MASIP DOS KILO (MASIP2K)
- LLEGADA MAVOS DOS KILO (MAVOS2K)
- LLEGADA XONDA UNO KILO (XONDA1K)

3.3 Aproximación final al aeropuerto

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

- VOR RWY 11
- RWY 11 NDB
- RWY 29 ILS Z
- RWY 29 ILS Y
- RWY 29 LOC Z
- RWY 29 LOC Y
- RWY 29 VOR

3.4 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI para el Aeropuerto de Asturias, están incluidas en el AIP España y son las siguientes:

3.4.1 Pista 11

- SALIDA AMAKA DOS ECHO (AMAKA2E)
- SALIDA KUVAN UNO ALPHA (KUVAN1A)
- SALIDA MASIP DOS ECHO (MASIP2E)
- SALIDA MAVOS DOS ECHO (MAVOS2E)
- SALIDA XONDA UNO ECHO (XONDA1E)
- SALIDA KUVAN UNO CHARLIE (KUVAN1C)

- SALIDA XONDA UNO GOLF (XONDA1G)

3.4.2 Pista 29

- SALIDA AMAKA DOS FOXTROT (AMAKA2F)
- SALIDA KUVAN UNO BRAVO (KUVAN1B)
- SALIDA MASIP DOS FOXTROT (MASIP2F)
- SALIDA MAVOS DOS FOXTROT (MAVOS2F)
- SALIDA XONDA UNO FOXTROT (XONDA1F)
- SALIDA KUVAN UNO DELTA (KUVAN1D)
- SALIDA XONDA UNO HOTEL (XONDA1H)

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

4.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas**

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias fueron establecidas por Real Decreto 761/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

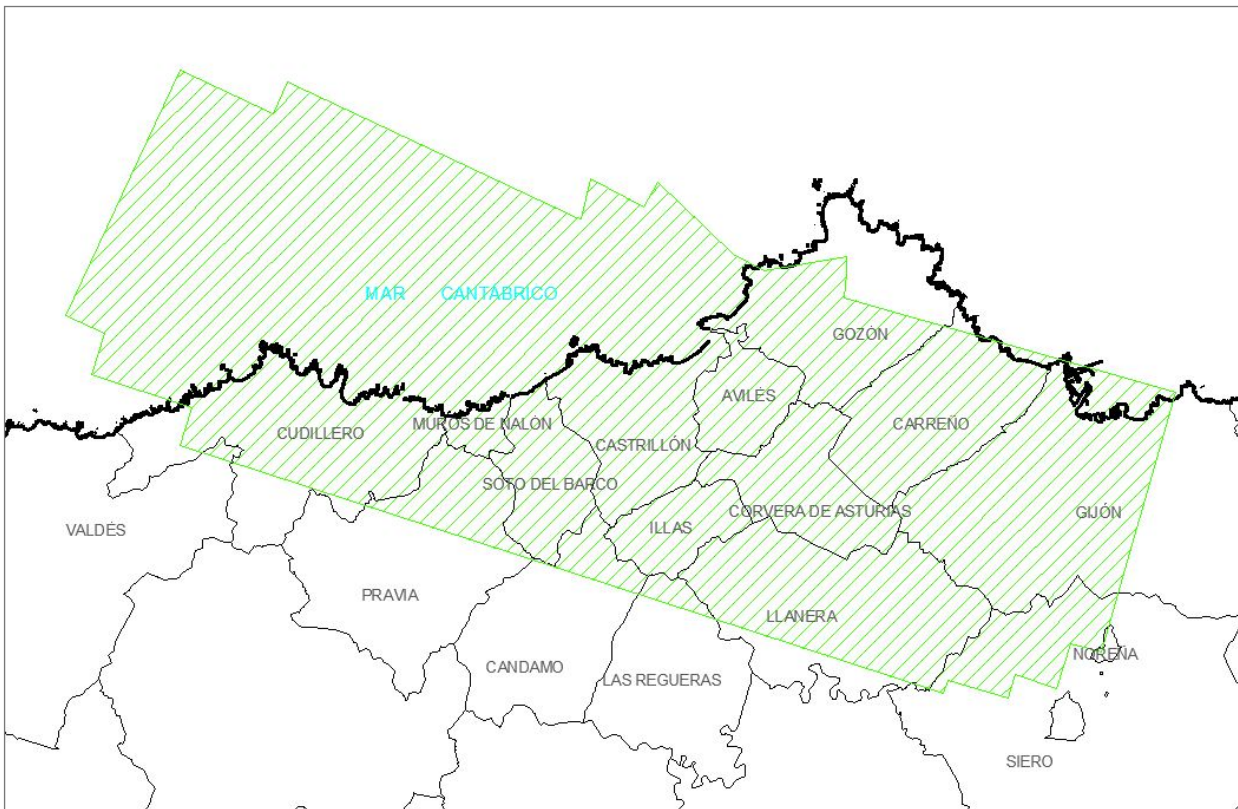
Tal y como se recoge en el Documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes son los siguientes:

- Avilés
- Candamo
- Carreño
- Castrillón
- Corvera de Asturias
- Cudillero
- Gijón
- Gozón
- Illas
- Las Regueras
- Llanera
- Muros De Nalón
- Noreña
- Pravia

- Siero
- Soto del Barco
- Valdés

Los municipios mencionados se muestran en la Ilustración 2.41.

Ilustración 2.41.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



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

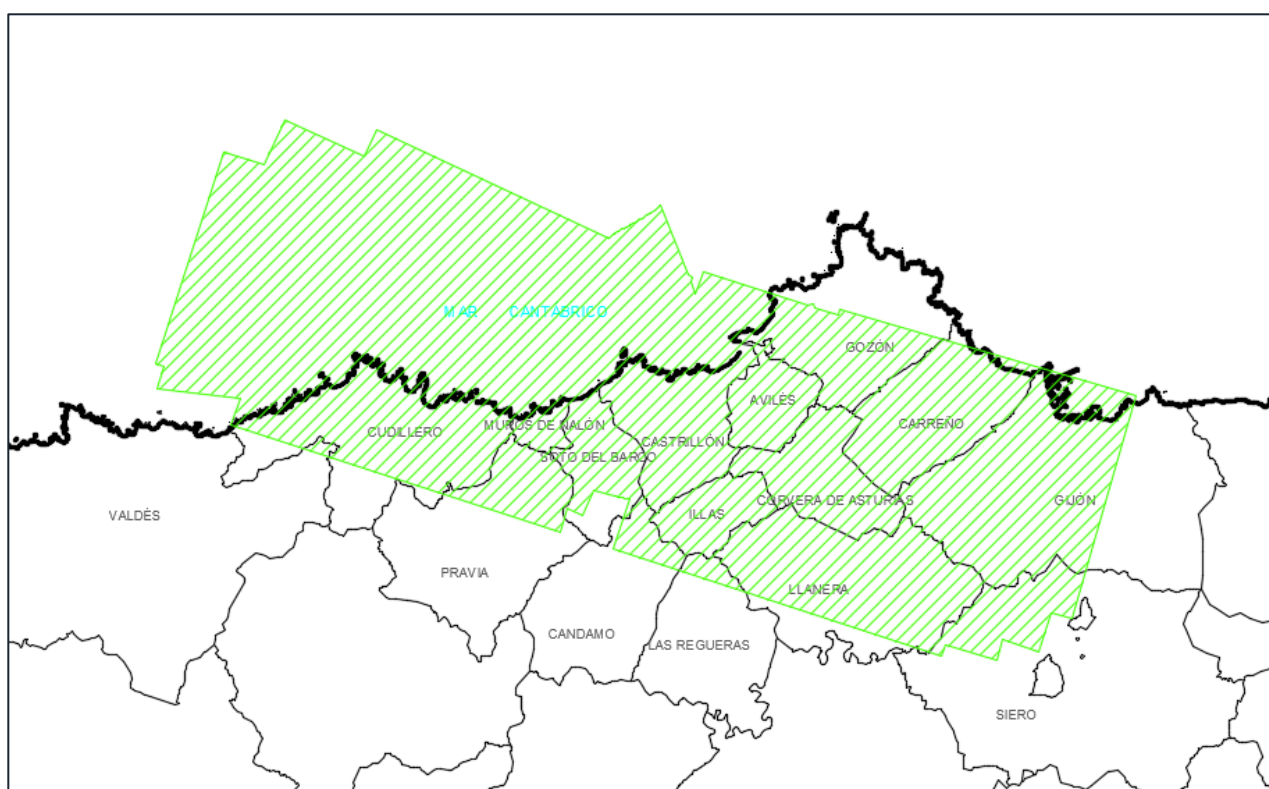
Los municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas de la situación actual son los siguientes:

- Avilés
- Candamo
- Carreño
- Castrillón
- Corvera de Asturias
- Cuadillero
- Gijón
- Gozón
- Illas

- Las Regueras
- Llanera
- Muros de Nalón
- Pravia
- Siero
- Soto del Barco
- Valdés

Los municipios mencionados se muestran en la Ilustración 2.42.

Ilustración 2.42.- Municipios afectados por la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del estado actual



4.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido estratégicos de la situación actual

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

Ilustración 2.43.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Asturias. Periodo día (7-19h)

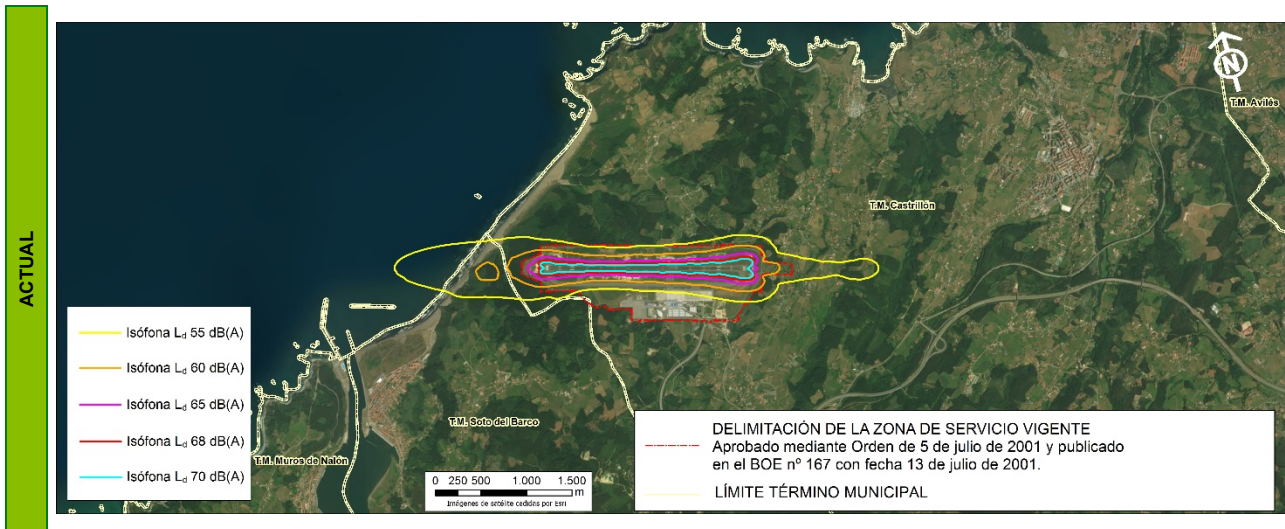


Ilustración 2.44.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Asturias. Periodo tarde (19-23h)

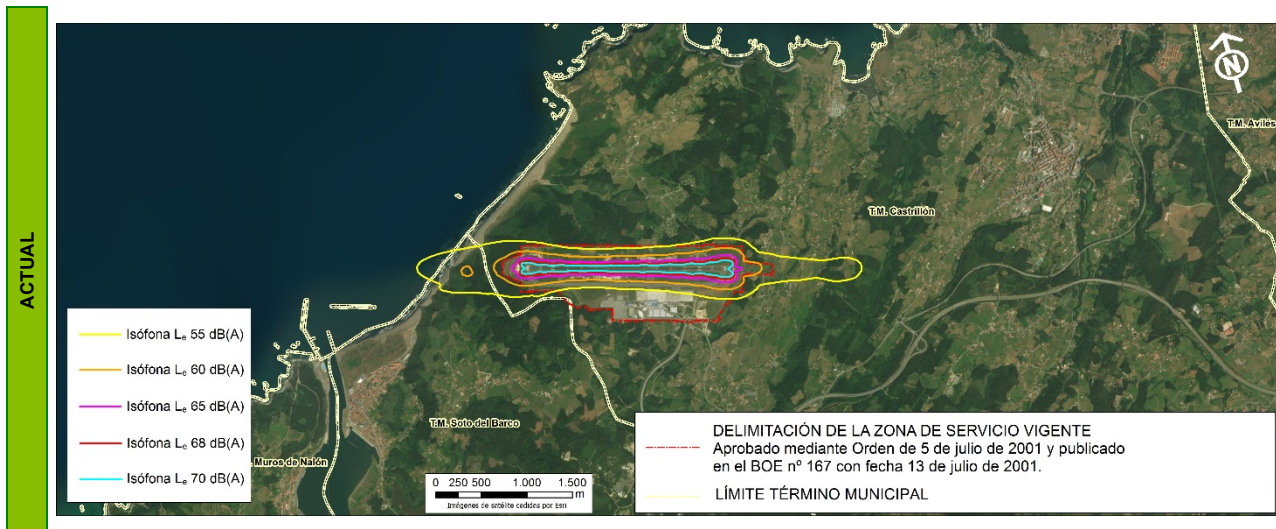


Ilustración 2.45.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Asturias. Periodo noche(23-7h)



5 Infraestructuras de acceso

5.1 Accesos por carretera

El acceso al Aeropuerto de Asturias se puede realizar a través de la carretera nacional N-643 que nace en las inmediaciones de Carcedo desde la N-632 y que desemboca en una rotonda de distribución situada en el borde de la Zona de Servicio del aeropuerto.

Igualmente, a dicha rotonda confluye el ramal de la Autovía A-81 que nace de la A-8/E70 Autovía del Cantábrico, a unos 2,3 km de la referida rotonda. La distancia del aeropuerto a la capital, Oviedo, es de 45 kilómetros y Gijón se encuentra a 38 kilómetros.

Ilustración 2.46.- Red General de Carreteras en el entorno del Aeropuerto de Asturias



5.2 Accesos por autobús

Respecto al servicio de autobuses regulares, se dispone de una conexión permanente entre el aeropuerto y Oviedo o Gijón, con paradas en Avilés. Esta línea de autobuses depende del Consorcio de Transportes de Asturias y dispone de un servicio por destino y sentido cada hora entre las 6:00 y las 23:00 h. Los autobuses del servicio regular se sitúan en la dársena exterior situada en el Área Terminal de pasajeros del aeropuerto.

5.3 Accesos por ferrocarril

En el Principado de Asturias coexisten dos tipos de ferrocarriles, los de vía estrecha (FEVE) y los de ancho ibérico que circulan por el territorio nacional. Los ferrocarriles de vía estrecha están especializada en transporte de mercancías y regional y de cercanías de pasajeros.

FEVE tiene varias líneas de cercanías en Asturias (F-4, F-5, F-6, F-7, F-8 y F-9), que enlazan con las tres de cercanías RENFE (C-1, C-2 y C-3). La línea F-4 Gijón – Cudillero, transita a escasos 2 km del Área Terminal del Aeropuerto de Asturias.

Ilustración 2.47.- Línea FEVE F4



En años pasados y a instancia del Principado de Asturias se planteó un estudio para la conexión ferroviaria del aeropuerto con las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés. En dicho estudio se planteaban tres soluciones:

- La solución “A” se apoyaba en las líneas C-1 y C-3 de ancho ibérico que conectan las tres ciudades y planteaba la prolongación de la línea C-3 Oviedo-Avilés, hasta el aeropuerto, actuación que consistía en construir una nueva vía entre Avilés y el aeropuerto, en una distancia de 11,179 km y una inversión requerida de 225,4 M€.
- La solución “B” aprovechaba la infraestructura de ancho métrico, línea F-4 Gijón-Cudillero, contemplando un nuevo trazado en vía doble hasta el aeropuerto desde el apeadero de Santiago del monte. La longitud del tramo nuevo sería de 3,492 km y la inversión requerida ascendería a 65,0 M€.
- La solución “C” se apoyaba asimismo en la red de ancho métrico y proponía una solución tipo tren-tram, con una longitud de 3,509 km y una inversión de 45,3 M€.

Dicho estudio no llegó a culminarse dado que en la actual coyuntura económica se considera que la actuación no resulta viable.

6 Análisis del tráfico

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico aéreo del Aeropuerto de Asturias. Se ha escogido como periodo de estudio la evolución 2005-2015, realizando un estudio más detallado para el año 2015.

Si bien, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

Se ha añadido un último punto donde se realiza un análisis del tráfico aeroportuario en el período 2016-2019, con el objeto de corroborar que tanto la prognosis realizada como el desarrollo previsible que se deriva en los capítulos siguientes de la memoria de este Plan Director sigue manteniendo toda su validez.

6.1 Estructura y análisis del tráfico

El Aeropuerto de Asturias es un aeropuerto netamente comercial en cuanto a pasajeros (1,1 millones de pasajeros comerciales en 2015), si bien en operaciones el porcentaje de OCT representó en torno al 9,5% del total en el mismo año, fundamentalmente por vuelos privados. El tráfico de pasajeros en el aeropuerto ha ido descendiendo desde su máximo histórico de 2007 aunque en los dos últimos años ha habido una ligera vuelta al crecimiento. En operaciones la tendencia es similar, si bien es cierto que en los últimos años se observa una estabilización en torno a las 10.000 operaciones.

Estos valores de pasajeros y operaciones se representan en la Tabla 2.16 y Gráfico 2.1 y en la Tabla 2.17 y Gráfico 2.2, respectivamente.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico de pasajeros por clase de tráfico

Año	Comercial	% respecto al total	Tránsitos	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2005	1.245.819	99,55%	585	0,05%	5.091	0,41%	1.251.495
2006	1.347.272	99,57%	409	0,03%	5.349	0,40%	1.353.030
2007	1.553.750	99,55%	562	0,04%	6.518	0,42%	1.560.830
2008	1.523.607	99,57%	786	0,05%	5.852	0,38%	1.530.245
2009	1.311.528	99,64%	221	0,02%	4.463	0,34%	1.316.212
2010	1.350.081	99,61%	863	0,06%	4.420	0,33%	1.355.364
2011	1.332.944	99,55%	179	0,01%	5.887	0,44%	1.339.010
2012	1.305.185	99,65%	174	0,01%	4.411	0,34%	1.309.770
2013	1.034.881	99,56%	173	0,02%	4.355	0,42%	1.039.409
2014	1.062.246	99,72%	61	0,01%	2.869	0,27%	1.065.176
2015	1.116.196	99,73%	177	0,02%	2.900	0,26%	1.119.273

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros por clase de tráfico

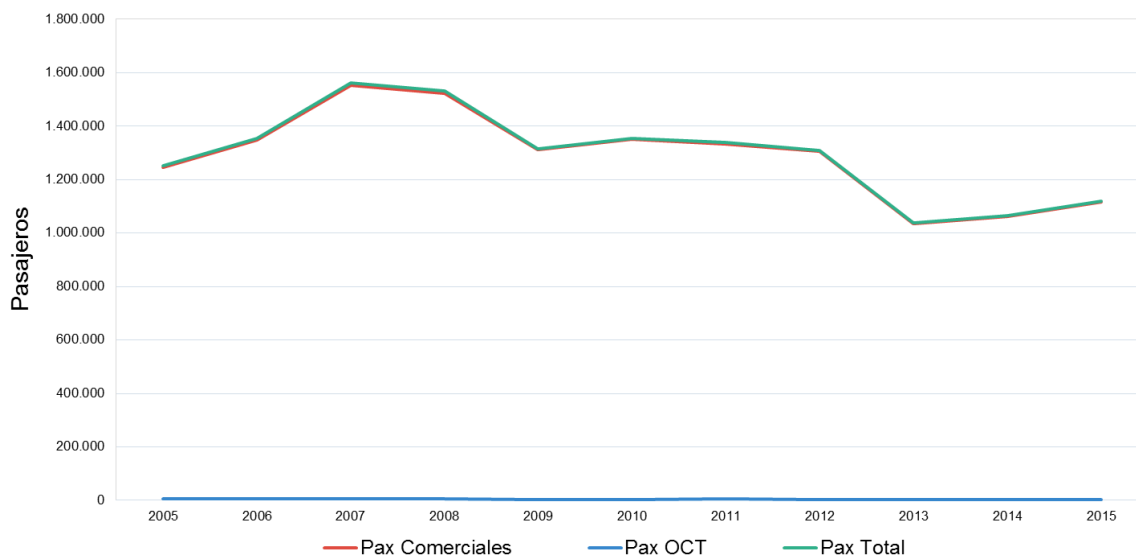
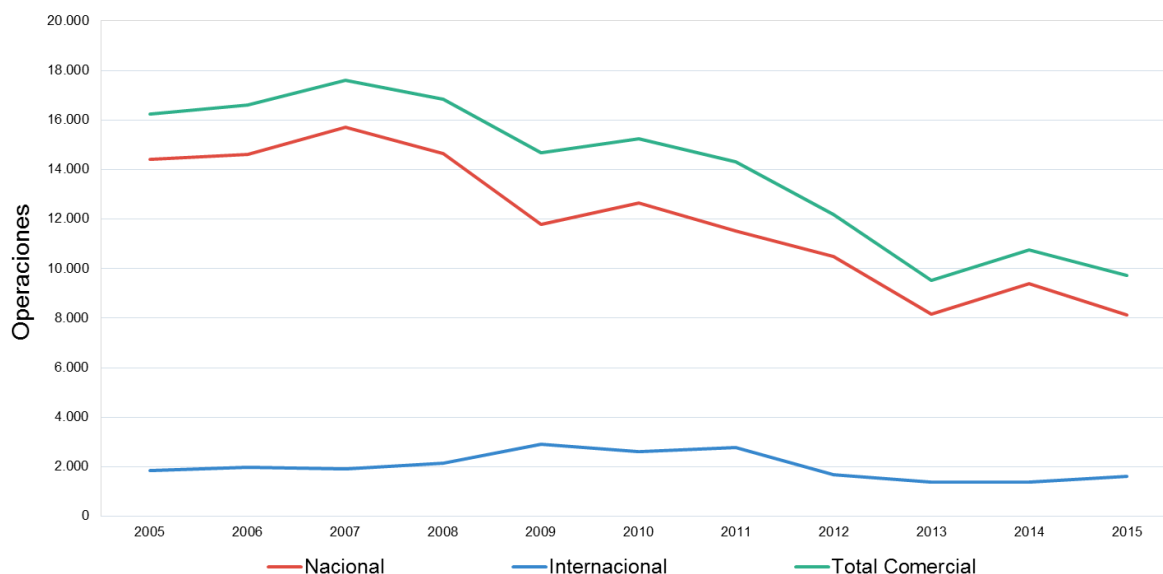


Tabla 2.17.- Evolución del tráfico de aeronaves por clase de tráfico

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2005	16.255	92,70%	1.280	7,30%	17.535
2006	16.613	92,36%	1.374	7,64%	17.987
2007	17.617	92,00%	1.532	8,00%	19.149
2008	16.824	91,58%	1.547	8,42%	18.371
2009	14.694	91,65%	1.339	8,35%	16.033
2010	15.247	92,19%	1.291	7,81%	16.538
2011	14.317	93,28%	1.031	6,72%	15.348
2012	12.191	91,99%	1.061	8,01%	13.252
2013	9.542	91,69%	865	8,31%	10.407
2014	10.757	91,82%	958	8,18%	11.715
2015	9.737	90,51%	1.021	9,49%	10.758

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de aeronaves por clase de tráfico



El tráfico es y ha sido, casi en su totalidad, tráfico regular, no existiendo muchas variaciones a lo largo de los años. El tráfico dedicado a Otros Servicios Comerciales (OSC) es muy poco significativo. Los datos para pasajeros y aeronaves por tipo de servicio se muestran en la Tabla 2.18 y la Tabla 2.19.

Tabla 2.18.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	Otros Servicios Comerciales	% Comercial	Total Comercial
2005	1.159.387	93,06%	86.271	6,92%	161	0,01%	1.245.819
2006	1.274.269	94,58%	72.609	5,39%	394	0,03%	1.347.272
2007	1.478.193	95,14%	75.045	4,83%	512	0,03%	1.553.750
2008	1.468.689	96,40%	54.874	3,60%	44	0,00%	1.523.607
2009	1.251.418	95,42%	60.095	4,58%	15	0,00%	1.311.528
2010	1.268.385	93,95%	81.528	6,04%	168	0,01%	1.350.081
2011	1.275.081	95,66%	57.859	4,34%	4	0,00%	1.332.944
2012	1.270.205	97,32%	34.844	2,67%	136	0,01%	1.305.185
2013	983.991	95,08%	50.875	4,92%	15	0,00%	1.034.881
2014	1.018.694	95,90%	43.550	4,10%	2	0,00%	1.062.246
2015	1.091.526	97,79%	24.645	2,21%	25	0,00%	1.116.196

Tabla 2.19.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	Otros Servicios Comerciales	% Comercial	Total Comercial
2005	15.069	92,70%	1.079	6,64%	107	0,66%	16.255
2006	15.289	92,03%	1.236	7,44%	88	0,53%	16.613
2007	16.307	92,56%	1.207	6,85%	103	0,58%	17.617
2008	15.835	94,12%	906	5,39%	83	0,49%	16.824
2009	13.733	93,46%	868	5,91%	93	0,63%	14.694
2010	14.153	92,82%	1.010	6,62%	84	0,55%	15.247
2011	13.398	93,58%	831	5,80%	88	0,61%	14.317
2012	11.439	93,83%	684	5,61%	68	0,56%	12.191
2013	8.691	91,08%	794	8,32%	57	0,60%	9.542
2014	10.009	93,05%	698	6,49%	50	0,46%	10.757
2015	9.116	93,62%	533	5,47%	88	0,90%	9.737

A lo largo del histórico, el tráfico nacional ha sido el segmento claramente predominante y sigue siéndolo en la actualidad (88% de los pasajeros comerciales fueron nacionales en 2015) aunque a lo largo del período considerado el tráfico internacional se ha mantenido mucho más estable que el nacional. Todo ello se puede ver en la Tabla 2.20 y la Tabla 2.21.

Tabla 2.20.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por clase de operación e índices de crecimiento

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2005	1.147.444	26,92%	98.375	197,16%	1.245.819	32,93%
2006	1.231.066	7,29%	116.206	18,13%	1.347.272	8,14%
2007	1.436.361	16,68%	117.389	1,02%	1.553.750	15,33%
2008	1.388.832	-3,31%	134.775	14,81%	1.523.607	-1,94%
2009	1.142.109	-17,76%	169.419	25,71%	1.311.528	-13,92%
2010	1.191.311	4,31%	158.770	-6,29%	1.350.081	2,94%
2011	1.172.097	-1,61%	160.847	1,31%	1.332.944	-1,27%
2012	1.160.746	-0,97%	144.439	-10,20%	1.305.185	-2,08%
2013	887.574	-23,53%	147.307	1,99%	1.034.881	-20,71%
2014	932.579	5,07%	129.667	-11,97%	1.062.246	2,64%
2015	978.225	4,89%	137.971	6,40%	1.116.196	5,08%

Gráfico 2.3.- Evolución del tráfico de pasajeros comerciales por segmento nacional / internacional

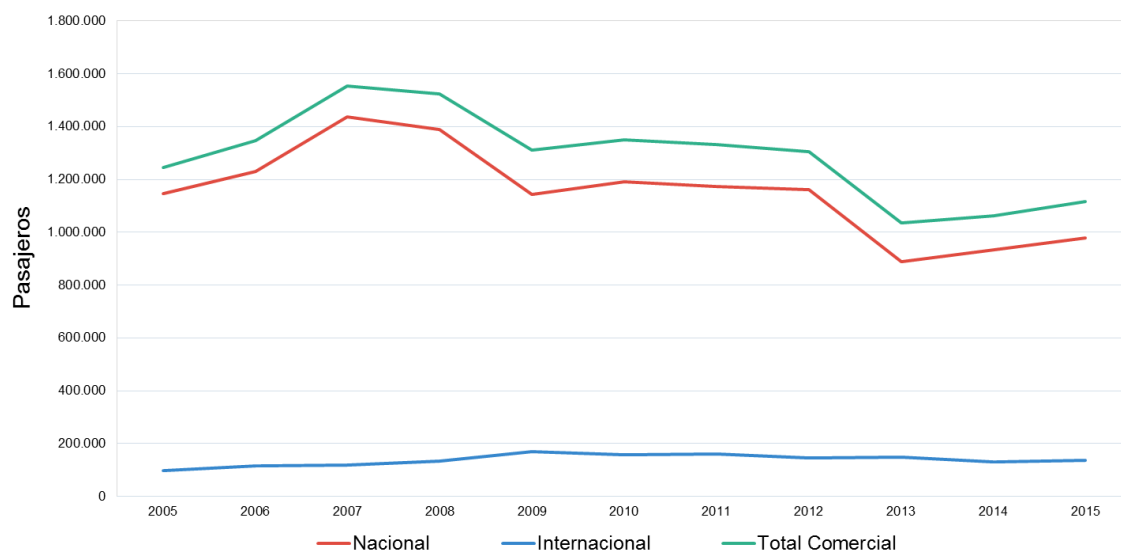
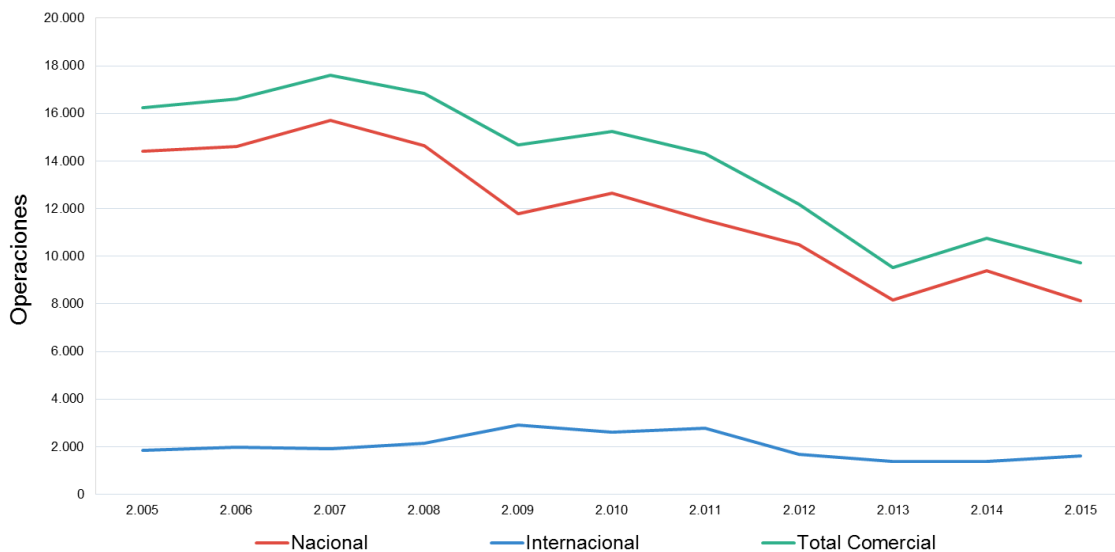


Tabla 2.21.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por clase de operación e índices de crecimiento

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2005	14.419	23,18%	1.836	59,65%	16.255	26,44%
2006	14.629	1,46%	1.984	8,06%	16.613	2,20%
2007	15.718	7,44%	1.899	-4,28%	17.617	6,04%
2008	14.660	-6,73%	2.164	13,95%	16.824	-4,50%
2009	11.784	-19,62%	2.910	34,47%	14.694	-12,66%
2010	12.636	7,23%	2.611	-10,27%	15.247	3,76%
2011	11.521	-8,82%	2.796	7,09%	14.317	-6,10%
2012	10.505	-8,82%	1.686	-39,70%	12.191	-14,85%
2013	8.148	-22,44%	1.394	-17,32%	9.542	-21,73%
2014	9.388	15,22%	1.369	-1,79%	10.757	12,73%
2015	8.122	-13,49%	1.615	17,97%	9.737	-9,48%

Gráfico 2.4.- Evolución del tráfico de aeronaves comerciales por segmento de tráfico nacional / internacional



La mayor parte del tráfico internacional tiene como origen/destino la UE (el 99% del tráfico comercial de pasajeros internacionales registrado en 2015 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, Francia y Portugal, cuya evolución se presenta en el Gráfico 2.5 y el Gráfico 2.6.

Gráfico 2.5.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por países

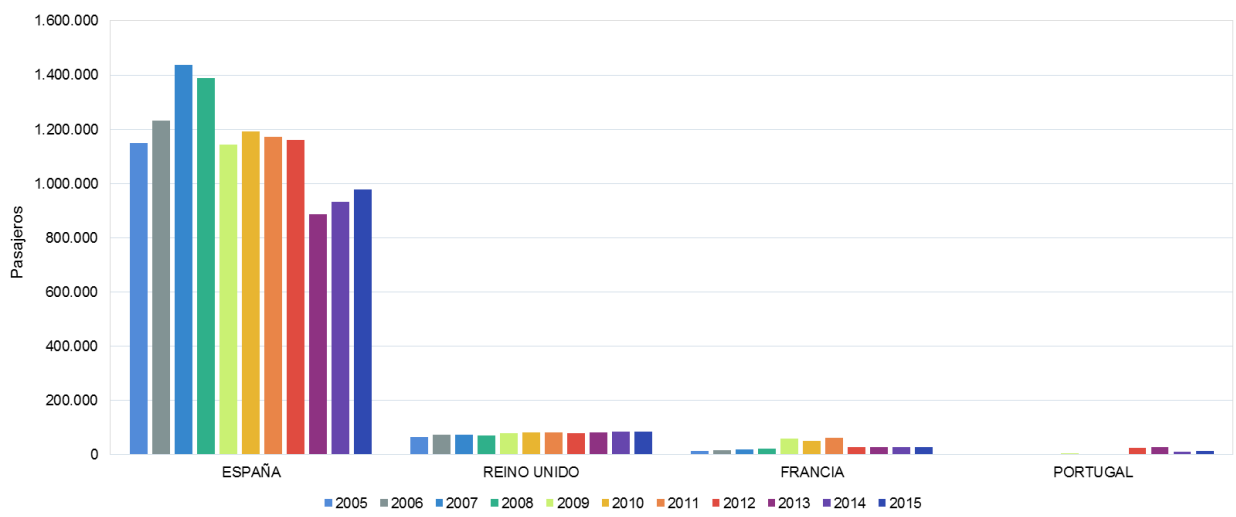
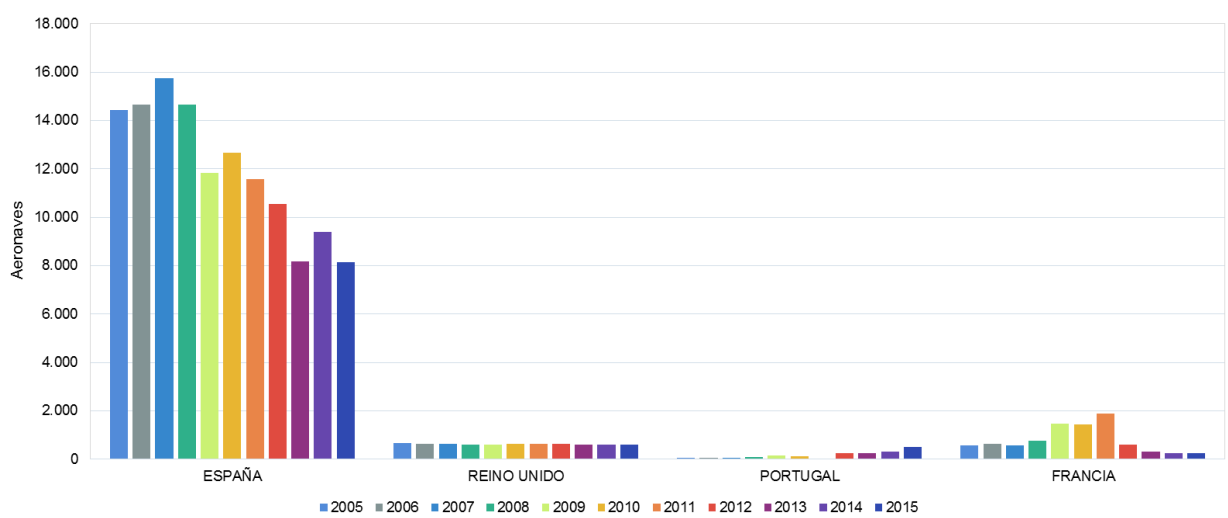


Gráfico 2.6.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por países



En cuestión de rutas, a nivel nacional el destino que registra mayor volumen de tráfico es el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, ruta que en 2015 contó con algo más de 370.000 pasajeros. Otros destinos importantes son Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca o Málaga-Costa del Sol. En destinos internacionales destacan las ciudades europeas de Londres, Lisboa y París, en cuyos aeropuertos se concentró alrededor del 93% del tráfico internacional de pasajeros en 2015. La ruta Asturias-Londres/Stansted operada por Easyjet se convirtió en la de mayor aceptación, representando un 62% de ese segmento. Por movimiento de aeronaves destaca también la ruta Asturias-Lisboa operada por TAP Air Portugal con aeronaves tipo ATR.

En lo que respecta a las compañías, destacan Vueling e Iberia, con el 69% del tráfico comercial de pasajeros en 2015. En el segmento internacional las compañías de mayor relevancia son Easyjet, Vueling y TAP Air Portugal.

Gráfico 2.7.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros nacionales por compañía en 2015

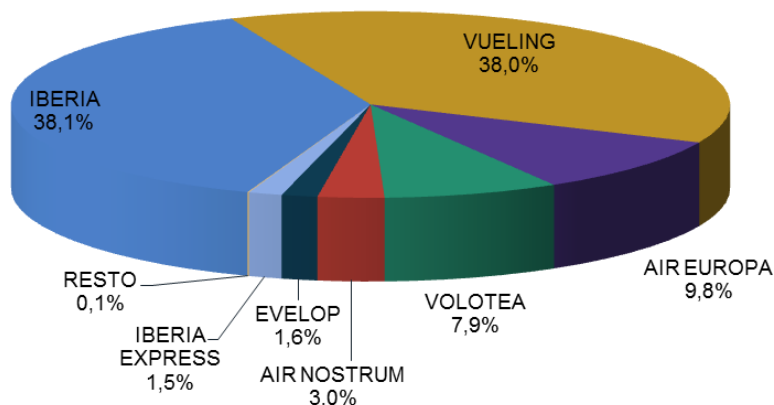


Gráfico 2.8.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves nacionales por compañía en 2015

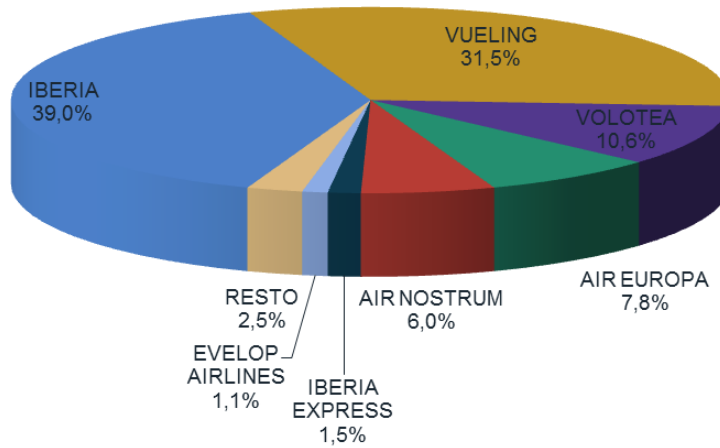


Gráfico 2.9.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros internacionales por compañía en 2015

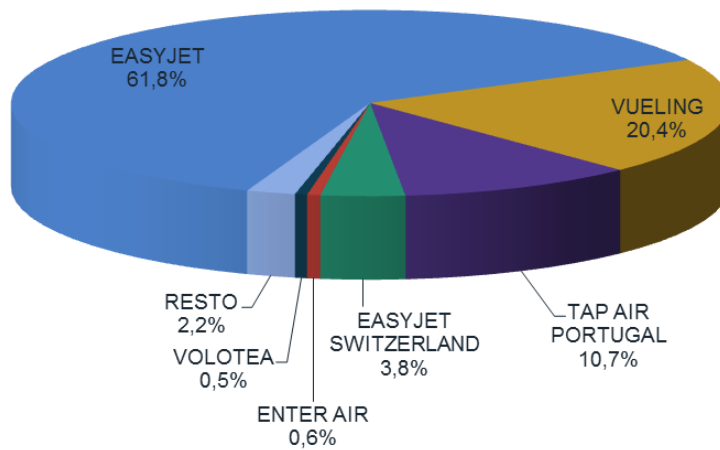
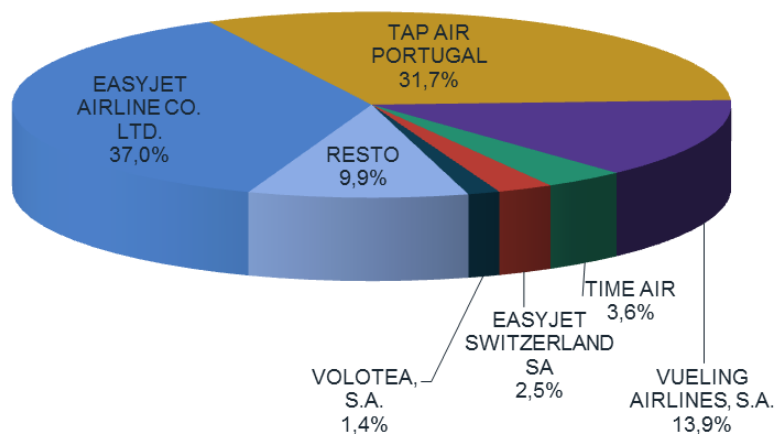


Gráfico 2.10.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves internacionales por compañía en 2015



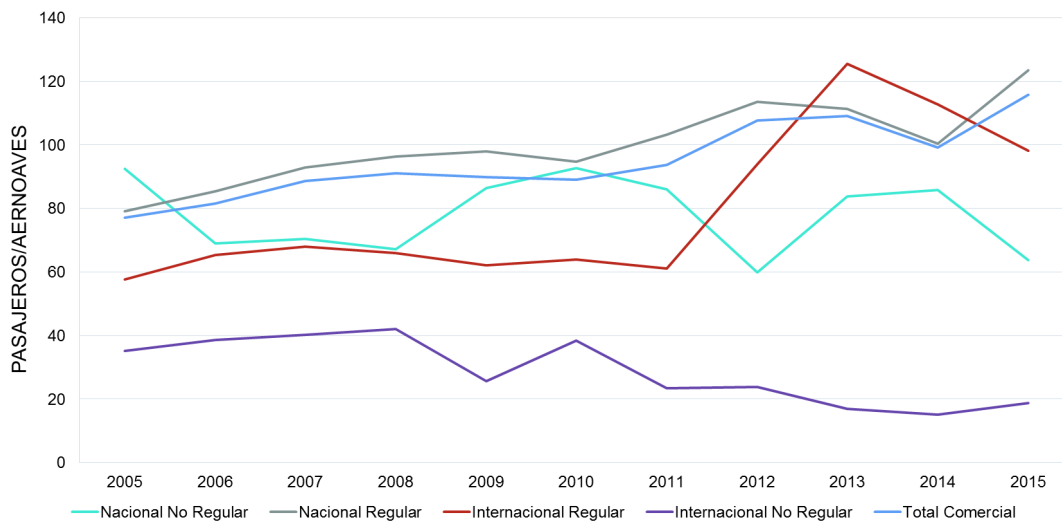
6.2 Parámetro pasajero/aeronave

En la Tabla 2.22 se recoge el parámetro Pasajero/Aeronave según el tipo de tráfico, durante la serie temporal 2005-2015. Estos mismos datos se representan en el Gráfico 2.11.

Tabla 2.22.- Evolución del parámetro pasajero/aeronave

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internacional Regular	Internacional no Regular	Total Comercial
2005	79	93	58	35	77
2006	85	69	65	39	82
2007	93	70	68	40	89
2008	96	67	66	42	91
2009	98	86	62	26	90
2010	95	93	64	38	89
2015	103	86	61	23	94
2012	114	60	94	24	108
2013	111	84	125	17	109
2014	100	86	113	15	99
2015	124	64	98	19	116

Gráfico 2.11.- Evolución del parámetro pasajero/aeronave por tipo de segmento



El comportamiento del parámetro pasajero/aeronave tiene una tendencia en general creciente, aunque con ciertos altibajos, para el tráfico regular tanto nacional como internacional. En el segmento no regular, ya sea nacional o internacional, el comportamiento de dicho parámetro es más errático.

6.3 Estacionalidad del tráfico

El Gráfico 2.12 y el Gráfico 2.13 recogen el histórico de estacionalidad para pasajeros y aeronaves comerciales, apreciándose 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.

Gráfico 2.12.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros

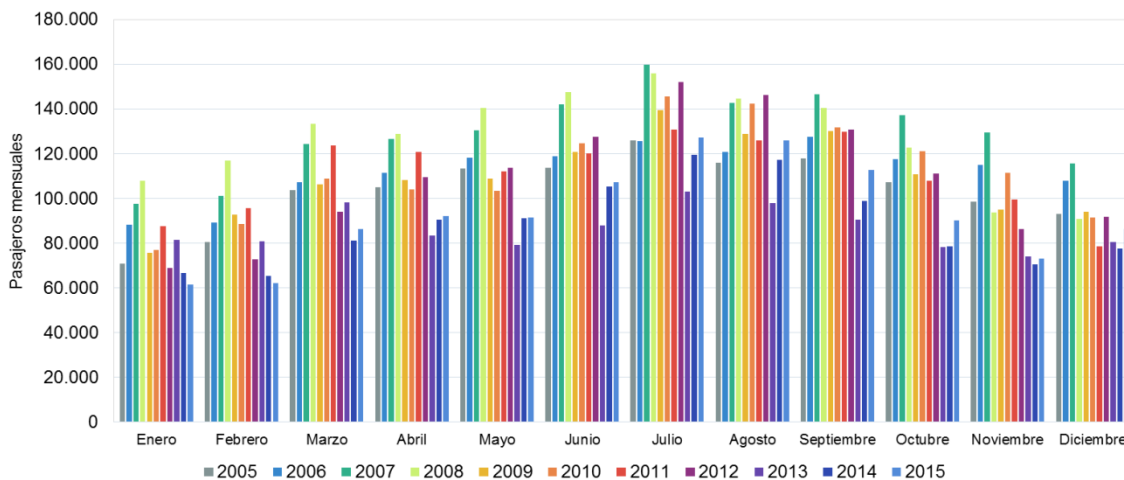
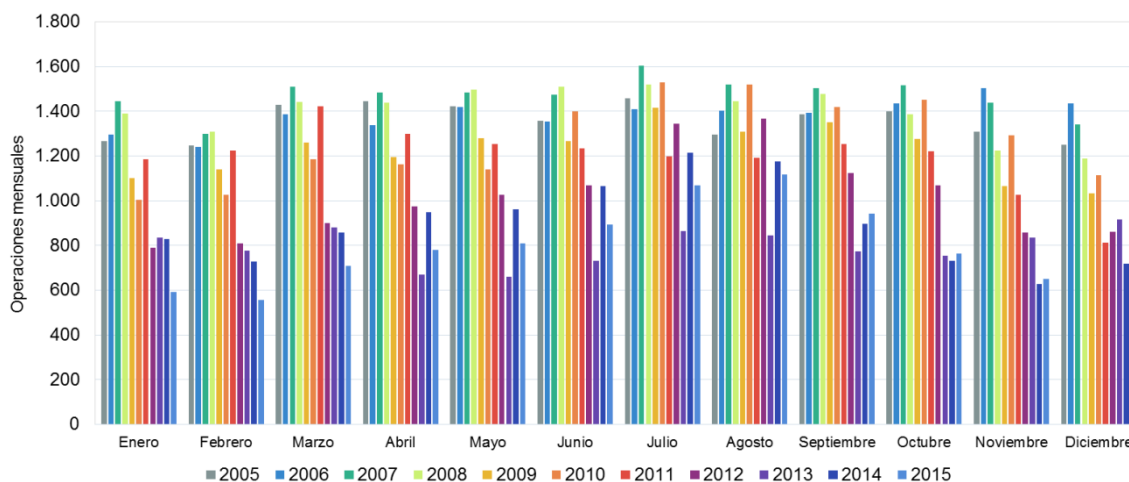


Gráfico 2.13.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves



6.4 Flota usuaria

Como se comprueba en la Tabla 2.23, el Airbus A320 y el Airbus A319 fueron los aviones que más operaron en 2015, y tras estos se sitúa el A321 y los Boeing 717 y 737-800.

Tabla 2.23.- Operaciones en 2015 por tipo de avión

		% Operaciones	Tamaño Aeronave
Modelo de Aeronave	A320	41%	Tipo C
	A319	15%	Tipo C
	B717	8%	Tipo C
	A321	8%	Tipo C
	B737-800	6%	Tipo C
	ATR-42	5%	Tipo C
	CRJ 900/1000	4%	Tipo C
	CRJ-200	1%	Tipo B
	Helicópteros	1%	Tipo H
	Resto aeronaves	12%	

Se incluye a continuación la Tabla 2.24 donde se analizan los principales tipos de aviones que operaron en 2015 en el aeropuerto, especificando las compañías que hicieron uso de ellos, los principales destinos a los que volaron y el parámetro pasajero/aeronave.

Tabla 2.24.- Compañía y rutas de los principales aviones de la flota del aeropuerto en 2015

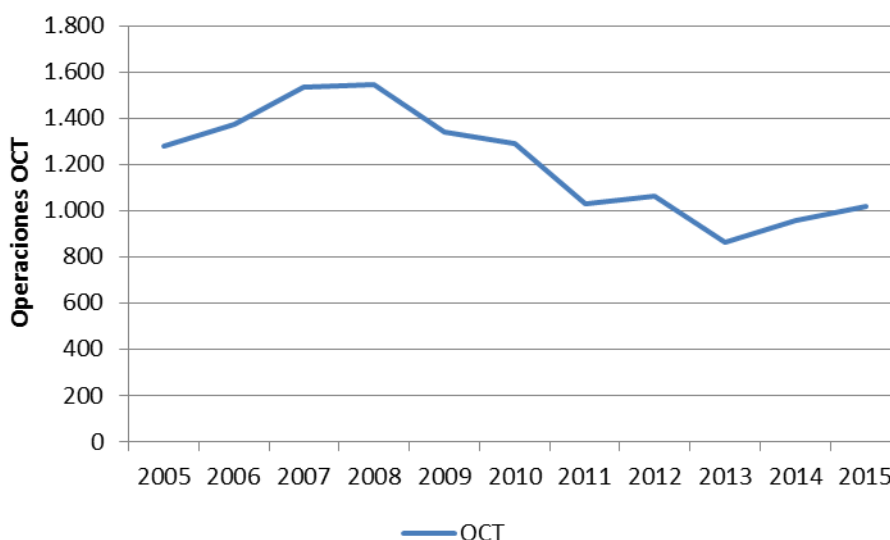
Tipo de Avión	Compañías	Principales rutas	Operaciones	Pasajeros	Pasajero /Aeronave
AIRBUS A320	Vueling	Barcelona-El Prat Málaga-Costa del Sol Paris/Charles de Gaulle Palma de Mallorca Sevilla Ibiza Lanzarote...	2.768	398.046	144
	Iberia	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	1.236	149.897	122
	Easyjet	Londres/Stansted	148	24.413	165
	Iberia Express	Tenerife Norte	120	14.762	123
	Evelop	Alicante-Elche Sevilla Barcelona-El Prat F.G.L. Granda-Jaén Tenerife Sur Lanzarote...	93	15.761	170
AIRBUS A319	Iberia	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	1.081	110.016	102
	Easyjet	Londres/Stansted Ginebra/Cointrin	481	65.806	137
BOEING 717	Volotea	Valencia Sevilla Málaga-Costa del Sol Palma de Mallorca Alicante-Elche Ibiza Menorca...	875	77061	88
AIRBUS A321	Iberia	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	856	112.864	132
BOEING 737-800 (WINGLETS) PASSENGER	Air Europa	Tenerife Sur Lanzarote Palma de Mallorca Alicante-Elche Málaga-Costa del Sol Menorca...	624	94.987	153
ATR-42	TAP Air Portugal	Lisboa	506	14.733	30
CANADAIR REGIONAL JET 900/1000	Air Nostrum L.A. Mediterráneo	Palma de Mallorca Tenerife Norte Gran Canaria...	423	26.944	64
CANADAIR REGIONAL JET 200	Air Nostrum L.A. Mediterráneo	Palma de Mallorca...	66	2.250	34

Tras el análisis de la flota se demuestra que predominan las aeronaves de tamaño medio que ocupan puestos en plataforma tipo VI (62% de las operaciones en 2015) con presencia de aeronaves más pequeñas tipo VII y tipo VIII (13% en ambos casos). Es destacable también la presencia de algunas aeronaves tipo V (8%), grupo que está conformado por Airbus A321 en su totalidad.

6.5 Tráfico OCT

Le evolución del tráfico OCT se muestra en el Gráfico 2.14. Como se puede observar el número de operaciones OCT presenta una tendencia globalmente decreciente desde 2008 hasta alcanzar un mínimo de 865 aeronaves en 2013. Sin embargo, a partir de este año se observa una ligera recuperación con dos años consecutivos de crecimiento que invierten la tendencia.

Gráfico 2.14.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT



6.6 Tráfico en periodos punta y valores de diseño

6.6.1 Pasajeros Día Punta (PDP)

Los *pasajeros día punta*, en adelante **PDP**, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En el año 2015 este día fue el **06 de septiembre** con **5.608 pasajeros comerciales**.

6.6.2 Pasajeros Hora Punta (PHP)

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, en adelante **PHP**, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Se calculan tres parámetros: respecto al total comercial, en llegadas y en salidas.

Para el año 2015 el valor de **PHP** se dio el **29 de julio a las 07 horas** y supuso un total de **959 pasajeros**, el valor de **PHP en llegadas** se dio el **30 de marzo a las 10 horas** y supuso un total de **612 pasajeros** y el valor de **PHP en salidas** se dio el **30 de marzo a las 11 horas** y supuso un total de **624 pasajeros**.

6.6.3 Pasajeros Hora Diseño (PHD)

Con objeto de no sobredimensionar las infraestructuras destinadas a los pasajeros para un valor que se produce únicamente de forma puntual durante el año, no se emplea el número de pasajeros hora punta para el diseño de las infraestructuras, sino que se define el parámetro pasajeros hora de diseño, PHD, que siempre tendrá un valor menor o igual que PHP. Dicho parámetro se obtiene como el mayor valor calculado con los siguientes criterios: a) fijando un nivel de calidad de diseño (NCD) del 97,75% de modo que el valor adoptado únicamente se supere un 2,25% de las horas del año, b) tomando el volumen horario de pasajeros de la 30ª hora más ocupada del año.

La Tabla 2.25 recoge los tráficos de pasajeros comerciales punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.25.- Tráfico comercial de pasajeros en hora punta y hora de diseño en 2015

	PHP	PHP _{leg}	PHP _{sal}	PHD	PHD _{leg}	PHD _{sal}
2015	959	612	624	690	443	490
Fecha y hora	07h del 29 de julio	10h del 30 de marzo	11h del 30 de marzo	19h del 8 de septiembre	21h del 30 de junio	10h del 4 de septiembre

6.6.4 Aeronaves Día Punta (ADP)

Las aeronaves *día punta*, en adelante **ADP**, se definen como el número de aeronaves correspondiente al día de mayor tráfico de aeronaves totales (comercial y OCT). En el año 2015 este día fue el **26 de julio** con **92 movimientos**.

6.6.5 Aeronaves Hora Punta (AHP)

Se define el parámetro *aeronaves hora punta*, en adelante **AHP**, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales y OCT) a lo largo de un año.

Para el año 2015 el valor de **AHP** se dio el **26 de julio a las 11 horas**, y supuso un total de **15 movimientos**.

6.6.6 Aeronaves Hora Diseño (AHD)

En el caso de las aeronaves se define el parámetro de aeronaves hora de diseño, **AHD**, como la hora en la que se produce la punta de aeronaves comerciales.

La Tabla 2.26 recoge los tráficos de aeronaves punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.26.- Tráfico comercial de aeronaves en hora punta y hora de diseño en 2015

	AHP	AHP _{leg}	AHP _{sal}	AHD	AHD _{leg}	AHD _{sal}
2015	15	9	10	8	5	5
Fecha y hora	11h del 26 de julio	12h del 26 de julio	15h del 26 de julio	7h del 2 de septiembre	07h del 2 de septiembre	07h del 23 de octubre

6.6.7 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Pasajeros

Para cálculos futuros es necesario conocer diferentes relaciones y porcentajes entre los valores calculados hasta ahora, así como la segmentación de algunos de ellos.

En la Tabla 2.27 y en la Tabla 2.28 se recogen el valor de los parámetros PHD y PHP para cada uno de los segmentos de tráfico considerados.

Tabla 2.27.- Distribución de PHD por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	PHD	PHD _{NAC}	PHD _{UE} SCHENGEN	PHD _{UE NO} SCHENGEN	PHD _{NO UE} SCHENGEN	PHD _{NO UE NO} SCHENGEN	PHD _{UE O} SCHENGEN	PHD NO SCHENGEN
2005	626	615	138	267	-	315	276	271
2006	680	646	177	287	-	232	320	285
2007	787	757	158	289	-	245	335	357
2008	764	720	179	298	-	271	343	300
2009	715	668	138	303	286	249	461	303
2010	761	714	164	304	297	320	346	306
2011	720	690	146	301	297	166	300	301
2012	704	672	262	293	279	178	372	293
2013	658	585	281	309	274	181	429	309
2014	654	574	249	320	289	167	390	320
2015	690	573	234	349	291	316	348	349

Tabla 2.28.- Distribución de PHP por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	PHP	PHP _{NAC}	PHP _{UE} SCHENGEN	PHP _{UE NO} SCHENGEN	PHP _{NO UE} SCHENGEN	PHP _{NO UE NO} SCHENGEN	PHP _{UE O} SCHENGEN	PHP NO SCHENGEN
2005	973	973	182	292	-	315	363	315
2006	888	881	372	301	-	232	372	301
2007	1.003	1.003	201	303	-	245	384	421
2008	1.089	1.044	212	306	-	294	394	356
2009	1.230	1.230	233	326	302	249	602	363
2010	996	996	306	310	297	320	447	323
2011	980	968	200	319	297	166	353	319
2012	966	966	280	300	279	178	422	467
2013	961	840	299	404	274	181	526	404
2014	1.038	781	331	345	289	167	471	345
2015	959	755	319	359	291	316	435	359

La Tabla 2.29 muestra el histórico de la relación PHD en salidas y llegadas respecto del total, así como su relación porcentual.

Tabla 2.29.- Evolución de la distribución de PHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	PHD	PHD _{lleg}	PHD _{sal}	PHD _{lleg} / PHD (%)	PHD _{sal} / PHD (%)
2005	626	428	440	68,37%	70,29%
2006	680	458	433	67,35%	63,68%
2007	787	515	481	65,44%	61,12%
2008	764	493	477	64,53%	62,43%
2009	715	468	443	65,45%	61,96%
2010	761	484	507	63,60%	66,62%
2011	720	482	446	66,94%	61,94%
2012	704	468	489	66,48%	69,46%
2013	658	469	447	71,28%	67,93%
2014	654	461	434	70,49%	66,36%
2015	690	443	490	64,20%	71,01%

Los valores de las relaciones PHD en llegadas con respecto al valor PHD global varían desde un 63,60% hasta un 71,28 %, y en salidas desde un 61,12% hasta un 71,01%. Los promedios de estas relaciones a lo largo del periodo considerado son 66,74% y 65,71%, respectivamente.

Para el cálculo de los valores futuros de los Pasajeros Hora Punta se ha realizado el análisis de la relación de este parámetro con los PHD en los años del periodo de estudio. En la Tabla 2.30 se presenta el histórico de la relación PHP/PHD.

Tabla 2.30.- Evolución de los parámetros PHD, PHP y su relación

Año	PHP	PHD	PHP /PHD
2005	973	626	1,6
2006	888	680	1,3
2007	1.003	787	1,3
2008	1.089	764	1,4
2009	1.230	715	1,7
2010	996	761	1,3
2011	980	720	1,4
2012	966	704	1,4
2013	961	658	1,5
2014	1.038	654	1,6
2015	959	690	1,4

El valor que se utilizará para los cálculos futuros de PHP es el promedio de la **relación PHP/PHD** durante el período considerado, es decir **1,4**.

6.6.8 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Aeronaves

Toda la información mostrada para pasajeros se incluye ahora para aeronaves en la Tabla 2.31 y en la Tabla 2.32.

Tabla 2.31.- Distribución de AHD por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	AHD	AHD _{NAC}	AHD _{UE} SCHENGEN	AHD _{UE NO} SCHENGEN	AHD _{NO UE} SCHENGEN	AHD _{NO UE NO} SCHENGEN	AHD _{UE O} SCHENGEN	AHD NO SCHENGEN
2005	10	10	4	3	-	2	5	4
2006	10	10	3	2	-	2	4	3
2007	10	9	3	3	-	2	4	3
2008	9	8	3	3	-	2	4	3
2009	9	8	5	3	2	2	5	3
2010	9	9	4	3	2	2	4	3
2011	8	7	4	3	2	2	4	3
2012	10	10	3	3	2	2	4	3
2013	7	7	4	3	2	2	4	3
2014	8	8	3	3	2	2	4	3
2015	8	7	3	3	2	3	4	3

Tabla 2.32.- Distribución de AHP por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	AHP	AHP _{NAC}	AHP _{UE} SCHENGEN	AHP _{UE NO} SCHENGEN	AHP _{NO UE} SCHENGEN	AHP _{NO UE NO} SCHENGEN	AHP _{UE O} SCHENGEN	AHP NO SCHENGEN
2005	12	12	4	3	-	2	5	4
2006	17	15	4	3	-	2	5	3
2007	19	18	7	3	-	2	7	4
2008	21	20	7	3	-	2	7	3
2009	17	17	5	3	2	2	5	3
2010	16	15	5	3	2	2	5	3
2011	12	10	4	3	2	2	4	3
2012	10	10	3	3	2	2	4	3
2013	13	11	10	3	2	2	10	3
2014	16	13	8	3	2	2	8	3
2015	15	15	5	3	2	3	6	3

La Tabla 2.33 muestra el histórico de la relación AHD en salidas y llegadas respecto del total, así como su relación porcentual.

Tabla 2.33.- Evolución de la distribución de AHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	AHD	AHD _{ileg}	AHD _{sal}	AHD _{ileg} / AHD (%)	AHD _{sal} / AHD (%)
2005	10	7	6	70,00%	60,00%
2006	10	6	7	60,00%	70,00%
2007	10	7	6	70,00%	60,00%
2008	9	6	5	66,67%	55,56%
2009	9	6	6	66,67%	66,67%
2010	9	5	6	55,56%	66,67%
2011	8	5	6	62,50%	75,00%
2012	10	6	5	60,00%	50,00%
2013	7	5	5	71,43%	71,43%
2014	8	5	5	62,50%	62,50%
2015	8	5	5	62,50%	62,50%

Los valores de las relaciones AHD en llegadas con respecto al valor AHD global varían desde un 55,56% hasta un 71,43%, y en salidas desde un 50% hasta un 75%. Los promedios de estas relaciones a lo largo del período de estudio considerado son 64,35% y 63,67%, respectivamente.

En la Tabla 2.34 se presenta el histórico de la relación AHP/ AHD.

Tabla 2.34.- Evolución de los parámetros AHD, AHP y su relación

Año	AHP	AHD	AHP/AHD
2005	12	10	1,2
2006	17	10	1,7
2007	19	10	1,9
2008	21	9	2,3
2009	17	9	1,9
2010	16	9	1,8
2011	12	8	1,5
2012	10	10	1,0
2013	13	7	1,9
2014	16	8	2,0
2015	15	8	1,9

La evolución del parámetro AHP en los últimos cinco años mostró una tendencia inestable, con una punta en 2008 de 21 aeronaves/hora. El valor que se utilizará para los cálculos futuros de AHP es el valor promedio de la **relación AHP/AHD** en los tres últimos años de estudio, es decir **1,9**.

6.6.9 Tráfico OCT en periodos punta

El **día punta** de tráfico de aeronaves OCT en el año 2015 fue el **26 de julio** con un total de **53 aeronaves OCT**, 41 de las cuales fueron militares, 10 privados, y 2 de Estado.

El valor correspondiente a la **hora punta** de aeronaves OCT en 2015 se situó en **14 aeronaves OCT** el día **26 de julio a las 11h**, cuya segregación fue 10 aeronaves militares y 4 aeronaves privadas.

6.7 Mercancías

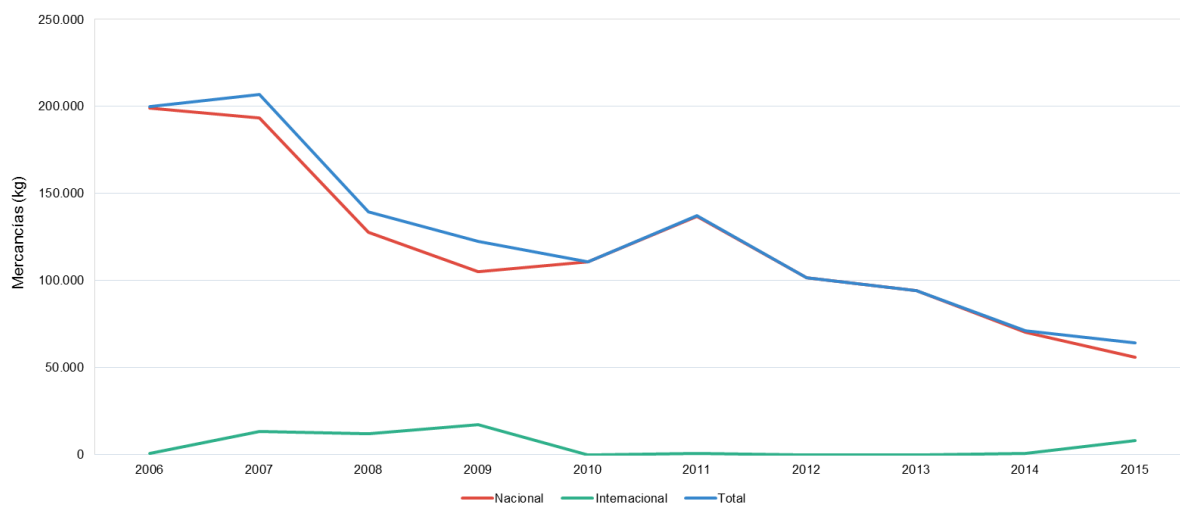
Durante el año 2015 se transportaron un total de 64.237 kg de mercancías en el Aeropuerto de Asturias. La carga área en el aeropuerto es una actividad secundaria y se lleva a cabo aprovechando el espacio en bodega de los vuelos comerciales de pasajeros. Las mercancías fueron en 2015 principalmente de carácter nacional con un 87% del total. Destaca la conexión con Madrid con un 76,5% de la carga total del aeropuerto transportada en su totalidad por aeronaves de Iberia.

Para la evolución 2005-2015, la Tabla 2.35 y el Gráfico 2.15 muestran la evolución del tráfico de mercancías.

Tabla 2.35.- Evolución del tráfico de mercancías, segregación nacional/internacional y crecimientos

Año	Nacional (kg)	Crecimiento (%)	Internacional (kg)	Crecimiento (%)	TOTAL (kg)	Crecimiento (%)
2005	230.294	-45,2%	7	-96,8%	230.301	-45,2%
2006	198.968	-13,6%	750	10.614,3%	199.718	-13,3%
2007	193.513	-2,7%	13.309	1.674,5%	206.822	3,6%
2008	127.701	-34,0%	11.764	-11,6%	139.465	-32,6%
2009	104.944	-17,8%	17.351	47,5%	122.295	-12,3%
2010	110.643	5,4%	2	-100,0%	110.645	-9,5%
2011	136.772	23,6%	597	29.750,0%	137.369	24,2%
2012	101.782	-25,6%	0	-100,0%	101.782	-25,9%
2013	94.361	-7,3%	0	-	94.361	-7,3%
2014	70.345	-25,5%	857	-	71.202	-24,5%
2015	56.087	-20,3%	8.150	851,0%	64.237	-9,8%

Gráfico 2.15.- Evolución del tráfico de mercancías. Segregación nacional/internacional



Los datos muestran como la carga aérea nacional en el Aeropuerto de Asturias mantiene una tendencia decreciente en general a lo largo del período considerado. En cuanto al segmento internacional su tendencia es altamente irregular, pero con un volumen poco significativo, en cualquier caso.

En cuestión de estacionalidad, en el año 2015 no se aprecia estacionalidad alguna.

En la Tabla 2.36 se presenta el parámetro mercancías/aeronaves.

Tabla 2.36.- Parámetro mercancías/aeronaves en 2015.

Año	Kg/bodega ⁽¹⁾
2015	180

(1) Considerando únicamente las aeronaves de pasajeros que transportaron mercancías

6.8 Evolución del tráfico 2016-2019

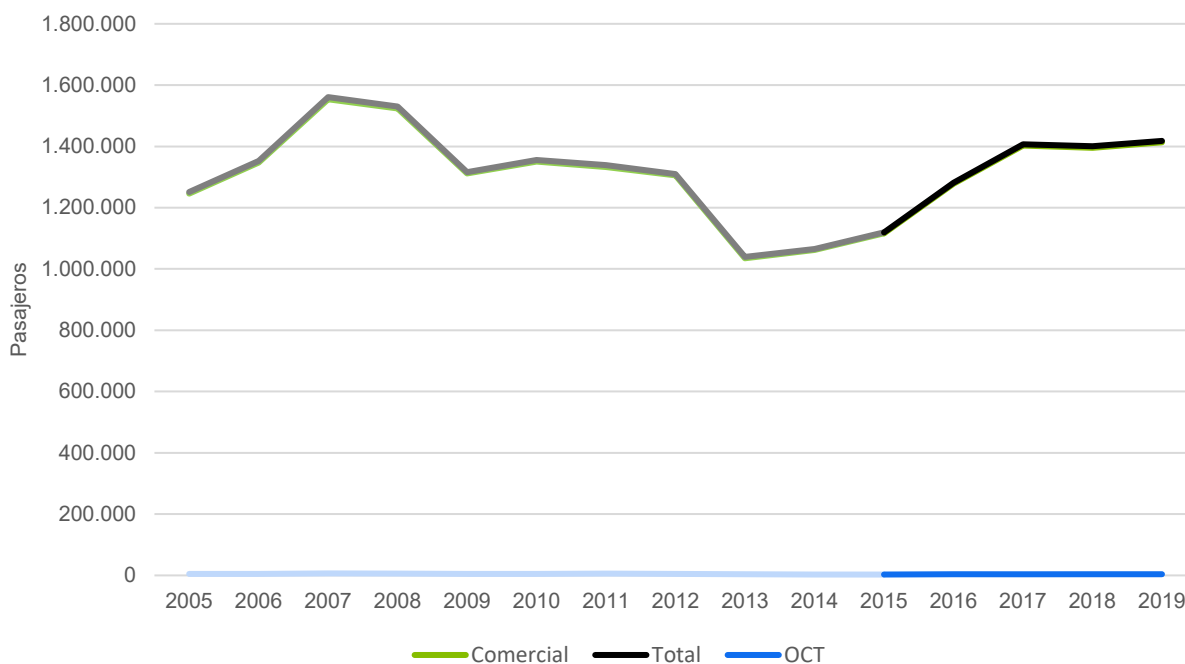
Como se ha referido al principio de este punto 5, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de Asturias desde la situación actual reflejada anteriormente hasta el momento de la aprobación del mismo, según los últimos datos estadísticos disponibles que son los del año 2019, con el objeto de comprobar la validez tanto las previsiones de tráfico realizadas como el desarrollo previsible propuesto que se describen en los siguientes capítulos de la memoria de este Plan Director.

6.8.1 Pasajeros

En el siguiente gráfico puede observarse la evolución del tráfico de pasajeros totales, comerciales y otras clases de tráfico en el Aeropuerto de Asturias desde el año 2005 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.16.- Evolución histórica del tráfico de la demanda de pasajeros 2005 - 2019



Un análisis más detallado de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales en el período 2016-2019 se presenta en la Tabla 2.37.

Tabla 2.37.- Evolución del tráfico de pasajeros 2016 - 2019.

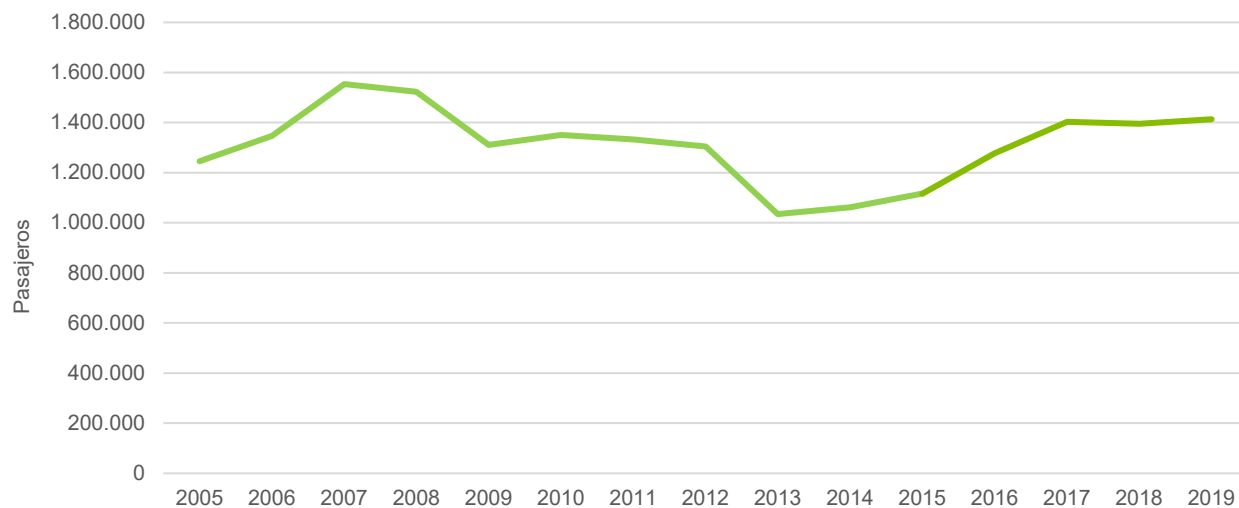
Año	Pasajeros Comerciales	Crecimiento (%)	Tránsitos	Crecimiento (%)	OCT	Crecimiento (%)	Pasajeros Totales	Crecimiento (%)
2015	1.116.196	-	177	-	2.900	-	1.119.273	5,08%
2016	1.278.161	14,51%	354	100,00%	3.464	19,45%	1.281.979	14,54%
2017	1.402.630	9,74%	905	155,65%	3.682	6,29%	1.407.217	9,77%
2018	1.395.353	-0,52%	1.557	72,04%	3.528	-4,18%	1.400.438	-0,48%
2019	1.413.393	1,29%	1.114	-28,45%	3.405	-3,49%	1.417.912	1,25%

Como se puede observar, el tráfico de pasajeros comerciales creció desde 2013, año que representa el mínimo histórico de la serie. Poco a poco el tráfico ha ido recuperando el volumen de pasajeros hasta que en 2019 alcanzó los 1.413.393 pasajeros comerciales.

En lo que al tráfico OCT se refiere, se produce una recuperación de pasajeros desde el mínimo en 2014 creciendo hasta su máximo en el año 2017 con 3.682 pasajeros. A partir de ese año decrece hasta alcanzar los 3.405 pasajeros OCT en 2019.

Si se compara la evolución de los pasajeros comerciales desde 2015, el volumen de tráfico de 2019 es similar al movido por el aeropuerto en años anteriores a 2015.

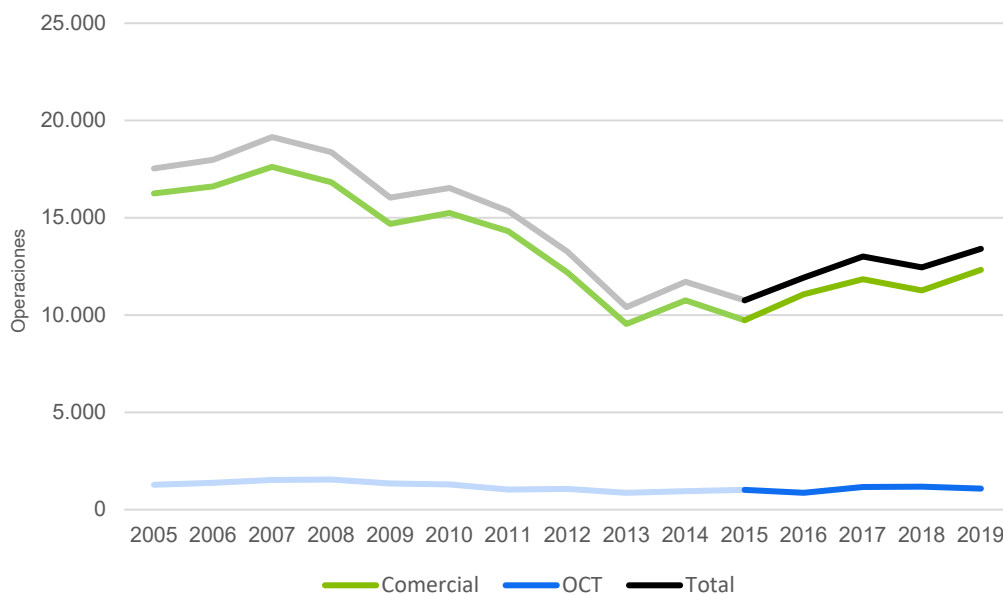
Gráfico 2.17.- Comparativa de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales 2015 – 2019 con los años anteriores



6.8.2 Aeronaves

De la misma manera que con los pasajeros, se muestra a continuación la evolución del tráfico de aeronaves totales y comerciales en el Aeropuerto de Asturias desde el año 2005 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.18.- Evolución histórica del tráfico de la demanda de aeronaves 2005 - 2019



En la Tabla 2.38.- Evolución del tráfico de aeronaves 2016 - 2019. puede observarse la evolución del tráfico de aeronaves en el Aeropuerto de Asturias desde el año 2016 hasta el momento de aprobación del Plan Director:

Tabla 2.38.- Evolución del tráfico de aeronaves 2016 - 2019.

Año	Operaciones Comerciales	Crecimiento (%)	Operaciones OCT	Crecimiento (%)	Operaciones Totales	Crecimiento (%)
2015	9.737	-9,48%	1.021	6,58%	10.758	-8,17%
2016	11.062	13,61%	866	-15,18%	11.928	10,88%
2017	11.841	7,04%	1164	34,41%	13.005	9,03%
2018	11.263	-4,88%	1181	1,46%	12.444	-4,31%
2019	12.325	9,43%	1.081	-8,47%	13.406	7,73%

Las operaciones comerciales han experimentado un crecimiento desde 2015, alcanzando las 12.325 operaciones comerciales operadas en 2019. Las operaciones OCT han experimentado descenso en el último año.

Si se compara la evolución de las operaciones comerciales desde el año 2015 el volumen de tráfico de aeronaves en el aeropuerto está creciendo a una media anual del 6,3%. El aeropuerto de Asturias ha experimentado un crecimiento del 27% en los últimos 4 años.

Gráfico 2.19.- Comparativa de la evolución del tráfico de aeronaves comerciales 2015 – 2019 con los años anteriores



7 Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias

En la Tabla 2.39 se muestran las capacidades tanto de Espacio Aéreo como de Campo de Vuelos, así como un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficie o unidades.

Tabla 2.39.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias		
Espacio Aéreo		
	Capacidad	
Espacio aéreo	12 ops/ h	
Campo de Vuelos		
	Capacidad	
Campo de Vuelos ⁽¹⁾	20 ops/ h	
Plataforma		
	Actual	
Plataforma ⁽²⁾	9 puestos	
Superficie o elemento Edificio Terminal		
	Actual	
SALIDAS	Vestíbulo de salidas (m ²)	1.900
	Mostradores de facturación (ud)	14
	Control de seguridad (ud)	2
	Control de pasaportes (ud)	2
	Zona de espera y embarque (m ²) ⁽³⁾	1.380
	Puertas de embarque asistidas (ud)	3
	Puertas de embarque remoto (ud)	6
LLEGADAS	Control de pasaportes (ud)	4
	Hipódromos de recogida de equipajes NB (ud)	4
	Zona de recogida de equipajes ⁽⁵⁾ (m ²)	615
	Vestíbulo de llegadas (m ²)	660

- (1) Este valor se corresponde con el 85% del Rendimiento Máximo de Pista, RMP, proporcionado por PICAP
 (2) Son puestos de uso simultáneo. Además, se ha tenido en cuenta la ampliación de la plataforma comercial
 (3) No incluye zonas de pasaportes
 (4) No incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipajes y zona de circulación