

0

Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de A Coruña que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 31 de julio de 2001, publicada en el BOE con fecha 13 de septiembre de 2001, y modificado por Orden Ministerial el 1 de marzo de 2004, publicada en el BOE con fecha 5 de marzo de 2004.

El “Artículo 7. Revisión de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

El Aeropuerto de A Coruña es un aeropuerto en el que la estructura del tráfico no ha experimentado grandes variaciones en los últimos años. La gran mayoría del tráfico de pasajeros del aeropuerto es comercial regular con porcentajes superiores al 97% en todos los últimos 10 años.

El tráfico comercial de pasajeros ha experimentado un continuo crecimiento hasta llegar a su máximo histórico en 2007. Durante los años posteriores se ha producido un descenso en el número de pasajeros hasta alcanzar un mínimo en el año 2013. A partir de entonces el tráfico comercial de pasajeros ha mantenido una tendencia creciente.

El tráfico nacional, con cuotas próximas al 88%, constituye el tráfico comercial dominante del aeropuerto. Por tanto, los principales destinos son nacionales con A.S. Madrid/Barajas, Barcelona/El Prat, Sevilla y Bilbao como destinos principales. De todos ellos destacan las rutas a Madrid/Barajas y a Barcelona/El Prat; así, en 2015 estas rutas transportaron aproximadamente el 55% y el 20% de los pasajeros comerciales de este aeropuerto.

En lo que respecta al tráfico de aeronaves, la aportación del tráfico comercial al total del aeropuerto también es predominante, aunque en este caso, la cuota de otras clases de tráfico oscila entre el 29% y el 33% en la última década.

En lo que respecta a las compañías comerciales, destacan Vueling Airlines e Iberia que en 2015 transportaron respectivamente el 43% y el 31% de los pasajeros comerciales registradas en este aeropuerto. A éstas les siguen Air Europa con un 24% y, ya en menor medida, Tap Air Portugal con algo más del 1% de los pasajeros comerciales.

En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipo VI, con el Airbus A-320 como modelo de aeronave más empleada.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de A Coruña dispone de una pista, 03-21, de 2.188 x 45 m y dos calles de salida de pista que da acceso a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves se distribuyen 16 puestos de aviación comercial (3 de ellos destinados a helicópteros) de los cuales como máximo 8 pueden utilizarse de manera simultánea. El aeropuerto tiene únicamente reservado un puesto para aeronaves de aviación general, utilizándose habitualmente para este tipo de tráfico algunos de los puestos de la plataforma comercial, en especial los puestos reservados para helicópteros.

El Aeropuerto de A Coruña cuenta con un Edificio Terminal de dos plantas. Entre otros, cuenta con 11 mostradores de facturación más 1 para equipajes especiales, 2 controles de seguridad, 4 controles de pasaportes, 2 puertas de embarque asistidas por pasarela y 4 en remoto; dispone además de 2 hipódromos de recogida de equipajes más 1 para equipajes de vuelos No UE.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de A Coruña se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 1.589.600 pasajeros comerciales y 14.410 operaciones comerciales.

Estos valores de tráfico anual se corresponden en este caso con unos valores de diseño de 740 pasajeros por hora y 10 aeronaves por hora.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 20.100 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 1.599.800.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico este Plan Director propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con un alto nivel de calidad de servicio a la vez que se mejora la operativa del mismo y su posible desarrollo futuro.

Las actuaciones propuestas en el campo de vuelos tienen por objeto incrementar su capacidad manteniendo el modo preferente de operación actual, dar respuesta a algunos incumplimientos de la normativa vigente y permitir implantar maniobras instrumentales de aproximación para la pista 03. Para ello se propone, entre otras actuaciones, la ejecución de una semi-calle de rodaje paralela a pista que conecte la plataforma existente con la cabecera 03 y una salida rápida asociada a la pista 21.

Las actuaciones propuestas en plataforma incrementan el número de puestos de estacionamiento asistidos por pasarela y su capacidad; asimismo, facilitan atender el tráfico de aviación general previsto a la vez que, como mejora operativa a establecer, permiten independizar el tráfico de aviación general del tráfico comercial que registra el aeropuerto. Para ello se propone una ampliación y remodelación de la plataforma actual y también, una nueva plataforma de aviación general, ejecutiva y de helicópteros al este de la pista de vuelo.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se propone ampliar el edificio terminal de pasajeros y la central eléctrica de modo que permitan atender la demanda prevista con una adecuada calidad de servicio. Se propone también el traslado de varias de las instalaciones actuales por razones operativas, de adecuación a normativa y/o por verse afectadas por alguna de las otras actuaciones que se plantean; así, entre otras instalaciones, se propone la reubicación de las instalaciones de combustibles, el SSEI y su balsa de pruebas, el edificio de cocheras, el terminal de carga y la halconera.

Asimismo, se propone trasladar al este de la pista de vuelo todas las instalaciones de aviación general, ejecutiva y de helicópteros existentes en la actualidad en el aeropuerto (hangares, oficinas, etc.). Además se propone ejecutar nuevos hangares que permitan atender la demanda de este tipo de instalaciones y un edificio terminal exclusivo para atender este tipo de tráfico.

Por último se estima necesario ejecutar un nuevo centro de emisores, al este de las nuevas instalaciones de aviación general a ejecutar, y un nuevo tramo del vial perimetral de servicio.

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