



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003:100

## 0. Resumen Ejecutivo



AENA



El Plan Director del Aeropuerto de Córdoba que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 9 de agosto de 2001.

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 tráfico comercial que ha operado durante los últimos años en el aeropuerto no es un comercial habitual si no una parte no regular de este; el tráfico mayoritario en el Aeropuerto de Córdoba es de Aviación General. Debido a esto, se puede hablar de una apertura del aeropuerto a tráfico comercial regular.

El origen de la revisión del Plan Director es entonces este cambio en la situación actual. El cambio que deben sufrir todas las áreas e instalaciones del aeropuerto para que pueda dar cabida a operaciones comerciales.

Dadas las circunstancias y con las explicaciones expuestas es comprensible que el Aeropuerto de Córdoba tenga escaso peso en el tráfico de España, tanto en pasajeros como en operaciones y que en un contexto autonómico figure en el último puesto de los 6 aeropuertos existentes en Andalucía.

El aeropuerto es fundamentalmente de tráfico nacional no regular y de OCT, siendo la ruta principal a Barcelona en el caso nacional y para el internacional (no nacional) la ruta principal a Lisboa.

Las compañías que acaparan las operaciones en el aeropuerto son principalmente Fumigación Aérea Andaluza para el tráfico comercial con el 51% de las operaciones y Trabajos Aéreos Espejo con el 35% en el tráfico de aviación general.

Con respecto a la flota, el tipo de tráfico que opera define las aeronaves, pequeñas, tipo B o menores, siendo las más empleadas en 2007 el modelo Cessna Citation y los helicópteros Bell.

Con respecto a la estacionalidad del tráfico no se puede apreciar un aumento ni de pasajeros ni de operaciones en la parte correspondiente a tráfico comercial; sin embargo, las operaciones de OCT aumentan en los meses calurosos dándose las puntas en junio y julio para este tipo de tráfico.





Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

Para la elaboración de la demanda y teniendo en cuenta la premisa fundamental, que supone la citada apertura al tráfico comercial, se han considerado los siguientes factores condicionantes: el Producto Interior Bruto de España y de Andalucía, el turismo (factores incluidos en el Estudio de Mercado en el que se apoya la demanda), intención de varias compañías regionales de establecerse en el aeropuerto y las estrategias de las compañías de bajo coste.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Córdoba se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), en el escenario medio 480.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 540.800 pasajeros y en el escenario bajo 309.200 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 550 pasajeros por hora y 9 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 22.300 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 515.000.

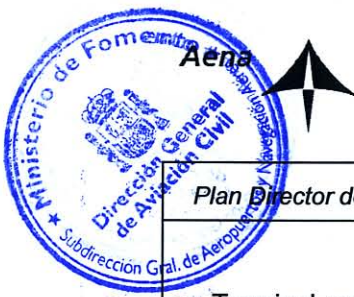
El aeropuerto dispone de una única pista pavimentada, denominada 03-21, de 1.380 x 45 m y de dos calles perpendiculares de acceso a pista desde plataforma. Este conjunto tiene una capacidad declarada de 3 movimientos/ hora. En el momento de redactar el documento, se encuentra en fase de construcción una ampliación de pista que proporcionará un considerable aumento de la capacidad del campo de vuelos. La longitud final de la pista será de 2.050 m.

Para el estacionamiento de aeronaves dispone de una plataforma que está dividida en dos partes. La plataforma no dispone de capacidad suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serán necesarias actuaciones para adaptarla al tráfico esperado.

Al calcular las necesidades, se detecta que es necesaria una ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, del aparcamiento de vehículos, la creación de un Edificio Terminal de Aviación General y de los distintos sistemas de abastecimiento.

Se adecuará la franja hasta tener unas dimensiones de 2.170 x 300 m y se construirá una **semicalle de rodadura** hasta la cabecera 21. Esta calle tendrá un ancho de 38 m en el que se incluyen los márgenes de la calle.

Se construirá una **plataforma** destinada a Aviación General de aproximadamente 20.000 m<sup>2</sup> a la derecha de los terrenos ocupados por el Aeroclub. Dicha plataforma contará con 13 puestos para aeronaves Tipo A y B. Por otra parte, se ampliará la plataforma existente a la izquierda del Edificio



Terminal actual hasta que ocupe una superficie de 34.000 m<sup>2</sup>. Esta plataforma se destinará al tráfico comercial dotándola de 2 puestos Tipo VIII y uno de cada de los Tipos V, VI y VII.

Se construirá un nuevo **Edificio Terminal de Pasajeros** de unos 4.800 m<sup>2</sup> de área en planta (con dos plantas), ya que el edificio actual no cuenta con superficie suficiente para cubrir las necesidades estimadas. Se situará al suroeste de la pista; por detrás de la plataforma comercial. Actualmente este espacio está ocupado por varios hangares que deberán ser reubicados.

Se construirá un **nuevo aparcamiento en superficie**, para el público, en el espacio que queda disponible entre el nuevo Edificio Terminal y el río Guadalquivir. Frente a este aparcamiento y a la izquierda del Terminal se ubicarán parcelas para el aparcamiento de vehículos de alquiler y empleados. En estas parcelas se encuentra el aljibe existente en el aeropuerto y que se mantiene, integrándolo entre las plazas.

Por otro lado y para cubrir las necesidades de plazas para vehículos de alquiler y las restantes de empleados, se pavimenta una zona vacía que se encuentra situada a la derecha de la rotonda actual de acceso. Con estas plazas y algunas que estarán repartidas en torno a los distintos edificios construidos se cubren las necesidades calculadas.

Con respecto a la **Zona de Servicios** se proponen varias actuaciones, cada una concerniente a las partes que componen esta zona. En primer lugar se reubicarán tanto el VOR/DME como el NDB. En cuanto al SEI, se precisa que adecue sus equipos a la categoría que marque cada horizonte estudiado (pasa por categoría 5 y 6). El Bloque Técnico tiene cubiertas sus necesidades con la superficie que ocupa en el Edificio Multiservicios y algunas estancias dentro del Edificio Terminal.

Se ampliará la parcela de combustible con depósitos con capacidad suficiente para cubrir las necesidades hasta el Horizonte 3 y se moverán los depósitos si es necesario dentro de esta parcela para cumplir con las instrucciones técnicas complementarias relativas a seguridad.

Para cubrir las necesidades de energía eléctrica se construirá una central eléctrica al sureste de la parcela de combustibles.

Por detrás de esta plataforma se construirá un **hangar** en el que se podrán reubicar los que se han eliminado al construir el Edificio Terminal. La parte más al oeste de este hangar se empleará como **Edificio Terminal para Aviación General** que contará con una superficie de 700 m<sup>2</sup>.

Se habilitará en torno a esta zona un polígono con almacenes y hangares dedicados a **Actividades Complementarias**, tales como escuelas de pilotos, empresas privadas que realicen actividades de extinción, fumigación, etc.





Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003:100

Se repondrán y adecuarán tanto los viales interiores como los accesos que se vean afectados por alguna de las actuaciones que se propone; así como el camino perimetral, que discurrirá por el borde del límite aeroportuario definido.

En lo que a **espacio aéreo** se refiere, se estima necesaria una nueva sectorización del ACC Sevilla, de forma que el Aeropuerto de Córdoba se incluya en el mismo.

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.

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO