0. Resumen Ejecutivo

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Dirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea

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

En el caso del Aeropuerto de Pamplona, el origen de la revisión del Plan Director es el vencimiento de esta fecha así como la necesidad de adecuar el límite de la Zona de Servicio Propuesta.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Pamplona durante el año 2006 representó el 0,43% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 0,09% mientras que su tráfico nacional supuso el 0,73 % del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles. Es el único aeropuerto de la comunidad a la que pertenece, la Comunidad Foral de Navarra.

El tráfico de pasajeros más importante es nacional, representando el 96% del tráfico comercial de pasajeros durante el año 2006, y principalmente en vuelos regulares (95%). Las principales rutas proceden de Madrid-Barajas (el 74% durante el año 2006) y Barcelona (24%) de manera regular y Palma de Mallorca (44%) de forma no regular. Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros fueron: *Air Nostrum, Iberia y Portugalia* que supusieron aproximadamente el 92% del tráfico total de pasajeros comerciales en 2006.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Pamplona son el Dash 8-300, el MD88, el ATR 72 y el CRJ200, representando el 80,3% del total de las operaciones comerciales durante el año 2006.

En cuanto a la estacionalidad del tráfico, parece ser que hay mayor movimiento de pasajeros nacionales durante los meses laborables, disminuyendo a sus mínimos en los meses vacacionales (vacaciones de invierno, verano y el mes de abril por Semana Santa). Justamente ocurre lo contrario con el movimiento de pasajeros internacionales. Esto se debe a que los negocios son el motivo de vuelo de aproximadamente el 55% de los pasajeros.

En la estimación de la demanda del PD de 2001 se preveía un tráfico de 0,54 millones de pasajeros para el año 2006, cifra que no se ha llegado a alcanzar en 2006, obteniéndose en este año 0,36 millones de pasajeros.

Ministerio de Fomento Dirección General de Aviación Civil Subdirección Gral. de Aeropuertos y Navegación Aérea

Se han identificado varios factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España y de Navarra, el inicio de operaciones por parte de la compañía Spanair en 2007 y las estrategias de las compañías que actualmente ya operan en el aeropuerto, como por ejemplo, Portugalia Airlines.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Pamplona se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) en el escenario medio 815.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 870.000 pasajeros y en el escenario bajo 770.000 pasajeros.

El tráfico anual del escenario medio se corresponde con unos valores de diseño de 520 pasajeros por hora y 10 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 16.600 operaciones comerciales anuales, 20.500 operaciones totales y que el número de pasajeros totales ascienda a 825.000.

En general, la demanda de tráfico esperada resulta notablemente inferior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 5 de julio de 2001.

El aeropuerto dispone de una única pista pavimentada, denominada 15-33, de 2.207 x 45. No dispone de calle de rodaje paralela a la pista. Tiene una capacidad declarada de 8 movimientos/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 7 puestos de estacionamiento con una capacidad de 8 movimientos/ hora. Esta capacidad no es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serían necesarias una serie de actuaciones encaminadas a adaptar el campo de vuelos y la plataforma de estacionamiento de aeronaves al tráfico esperado.

En cuanto al Edificio Terminal de Pasajeros, el Aeropuerto de Pamplona cuenta con una única planta con una superficie útil de 3.222 m^2. En esta planta se encuentran el vestíbulo de salidas y la zona de facturación, la sala de embarque, la sala de recogida de equipajes, con un hipódromo de recogida y el vestíbulo de llegadas. La capacidad del edificio no es suficiente para absorber la demanda esperada para el último horizonte de estudio, para lo que será preciso realizar una serie de actuaciones dirigidas a corregir esta situación.

Las principales actuaciones son:

En el campo de vuelos la ampliación de la **pista** por la cabecera 33 hasta una longitud final de 2.287 m, la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista que de acceso a ambas cabeceras y de una calle de salida rápida, así como la regularización de las franjas de la pista y de la calle de rodaje de acuerdo a la normativa establecida según el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, además de la construcción de RESA en la cabecera 33.

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se propone una ampliación de la plataforma comercial en unos 15.000 m^2 por el noroeste que dé cabida a nuevos puestos de estacionamiento y la redistribución de las **plataformas de Aviación Comercial y General** para dar cabida a un puesto de estacionamiento de helicópteros. Se trasladará la plataforma de Aviación General al sureste de la actual y dispondrá de 10 puestos de estacionamiento de Aviación General.

En la **Zona de Pasajeros** la principal actuación consiste en la construcción de un nuevo Edificio Terminal al noroeste del actual, que contará con una superficie total de 12.400 m^2, distribuidas en tres plantas, la planta baja, que se dedicará al procesamiento de los pasajeros y al tratamiento de los equipajes, tanto de salidas como de llegadas, la planta primera donde se ubicarán las oficinas del Bloque Técnico, y la segunda planta, que quedará disponible para la colocación de cuartos de instalación.

Se ampliarán los **aparcamientos** en superficie, hacia el este de los actuales, con capacidad para unas 1.021 plazas de aparcamiento, construyendo los accesos interiores necesarios.

También se trasladará la nueva **Torre de Control** al extremo noroeste del Nuevo Edificio Terminal y se llevará a cabo la ampliación de los depósitos de **combustible**.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea