



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Bilbao que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 17 de julio de 2001 y publicado en el BOE número 188 con fecha 7 de agosto de 2001.

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

El Aeropuerto de Bilbao es un aeropuerto de tráfico principalmente comercial regular. En 2017 movió 4.973.712 pasajeros, siendo pasajeros comerciales el 99,81% del tráfico total de pasajeros, el 0,17% pasajeros de Otras Clases de Tráfico (OCT) y tránsitos el 0,02% restante. En cuanto a operaciones, durante el año 2017 las aeronaves comerciales representaron el 94,60% del tráfico total de aeronaves, correspondiendo el 5,40% restante a aeronaves OCT. El tráfico de pasajeros en el aeropuerto durante la última década se ha comportado con una ligera tendencia creciente, presentando una caída en los años 2013 y 2014, y recuperando tráfico en los últimos años, alcanzando en 2017 los mejores registros del aeropuerto. En operaciones la tendencia viene siendo decreciente desde el año 2007, con ligeros crecimientos desde 2015.

Durante los últimos seis años, el tráfico nacional ha sido el segmento predominante y sigue siéndolo en la actualidad, aunque durante estos mismos años se está registrando una fuerte subida por parte del tráfico internacional. Las principales rutas se dan con los Aeropuertos de Madrid y de Barcelona y en el segmento internacional con aeropuertos alemanes (Munich, Frankfurt) y capitales europeas (Amsterdam, París, Londres).

El tráfico es y ha sido, casi en su totalidad, tráfico regular, no existiendo muchas variaciones a lo largo de los años. Se trata de un aeropuerto con cierta estacionalidad, apreciándose históricamente un ligero repunte de los registros de pasajeros en los meses de junio, julio, agosto y septiembre.

En lo que respecta a las compañías, destaca Vueling con el 34,35% del tráfico comercial de pasajeros en 2017, y también tienen cierta relevancia Air Europa, Lufthansa e Iberia.

En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipos V, VI y VII, en concreto los modelos de la familia A320, Embraer 190/195 y la familia B737.

El Aeropuerto de Bilbao dispone de dos pistas, denominadas 12-30 y 10-28. La pista principal es la 12-30, de 2.600 m de longitud por 45 m de anchura. La pista 10-28, es de 1.910 m de longitud por 45 m de anchura, es utilizada principalmente por la Aviación General y ofrece flexibilidad ante emergencias en la pista principal. El campo de vuelos dispone de seis calles de salida para la pista 12-30, dos de ellas de salida rápida (C3 y C5), y una calle de rodaje paralela a la pista de anchura 23 m que sirve a las dos cabeceras; la pista 10-28 tiene dos calles de acceso/salida perpendiculares (D2 y D3).

El Aeropuerto de Bilbao dispone de dos plataformas de estacionamiento de aeronaves, denominadas Norte y Sur. La plataforma Norte es la principal y acoge la mayor parte del tráfico comercial. La plataforma Sur está dedicada a Aviación General y actividades de carga. Además, cuenta con una pequeña plataforma con dos puestos de estacionamiento para helicópteros cerca de la plataforma sur.

El Aeropuerto de Bilbao cuenta en la actualidad con un Edificio Terminal para el tratamiento de los pasajeros, situado en el lado norte e inaugurado en el año 2000, que pasó a ser el centro neurálgico del aeropuerto. Hasta entonces el Edificio Terminal estaba ubicado en la zona sur, instalaciones actualmente en desuso.

Se ha abordado el estudio de la demanda de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías a corto, medio y largo plazo en el Aeropuerto de Bilbao. De esta forma se ha estimado que en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Bilbao se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 8.143.800 pasajeros y 66.940 operaciones comerciales. Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 2.130 pasajeros por hora y 24 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

Contrastando con la capacidad actual de las instalaciones del Aeropuerto de Bilbao, para poder absorber este crecimiento de tráfico se proponen un conjunto de actuaciones con las que se dote al aeropuerto de la capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

En el subsistema de movimiento de aeronaves, se ampliará la plataforma de deshielo para que cuente con dos puestos de uso simultáneo, se ampliará la plataforma comercial y se trasladará la plataforma de carga hacia el norte.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se propone la ampliación del edificio terminal que permita cubrir las necesidades detectadas y mejorar tanto los flujos como las zonas comerciales existentes en el aeropuerto. De esta manera, se dispondría de más puertas en contacto en la zona del nuevo dique y más zona de espera y embarque. Adicionalmente, se dotará al aeropuerto de un control de seguridad doble adicional a los ya existentes en la actualidad y una línea fast track. En llegadas, será necesario ampliar la zona de control de pasaportes y dotar al aeropuerto de un hipódromo de recogida para equipajes especiales.

Asimismo, se dotará al aeropuerto de más plazas de aparcamiento que serán ubicadas en aparcamientos en altura o en superficie, dependiendo del tipo de uso.

Dentro de la zona de Servicios se llevará a cabo como actuación la construcción de un nuevo edificio destinado a bloque técnico del aeropuerto. Por otro lado, y para mejorar los tiempos de respuesta del SSEI se propone modificar el trazado del camino perimetral que pasa por esta zona.

En la zona de carga, aprovechando que las infraestructuras son antiguas se propone su traslado a la zona norte, quedando de esta manera más próximo a la zona industrial. Este traslado al norte crea la necesidad de reorganizar los espacios que hasta ahora se utilizaban para carga en el sur. Por tanto, se crearán más zonas de apoyo a la aeronave y la plataforma de carga será utilizada por aviación general cuyo edificio de tratamiento de pasajeros será construido también en el sur.

Se propone ampliar en superficie la central eléctrica y la parcela de combustibles.

Respecto a los viales de acceso al Aeropuerto, se propone realizar una remodelación de los accesos del aeropuerto para disponer de un acceso independiente a la zona industrial situada dentro del límite de propiedad del aeropuerto y facilitar su circulación. Adicionalmente, y por verse afectados por alguna de las actuaciones anteriormente mencionadas, deberán de modificarse en algunas zonas los viales y el camino perimetral.

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.