



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 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.

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.

Desde los primeros años de estudio, 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.

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 30% y el 40% en la última década.

El tráfico nacional, con cuotas próximas al 88%, constituye el tráfico comercial dominante del aeropuerto. Siendo los principales destinos nacionales con A.S. Madrid/Barajas, Barcelona/El Prat, Sevilla y Bilbao.

En lo que respecta a las compañías comerciales, destacan Vueling Airlines e Iberia. 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 dan acceso a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves se distribuyen 17 puestos de estacionamiento (3 de ellos destinados a helicópteros) de los cuales como máximo 9 pueden utilizarse de manera simultánea. El aeropuerto no dispone de plataforma de aviación general independiente, utilizándose habitualmente el puesto ubicado más al norte de la rampa 0 o los puestos de la plataforma comercial en la rampa 1 para este tipo de tráfico.

Asimismo, el Aeropuerto de A Coruña cuenta con un Edificio Terminal de dos plantas. Entre otros elementos, cuenta con 11 mostradores de facturación más 1 para equipajes especiales, 2 controles de seguridad, 4 controles de pasaporte, 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 último horizonte se produzcan 20.100 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 1.599.800.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la COVID-19 en el año 2020, a escala nacional e internacional, ha ocasionado una fuerte caída en los niveles de tráfico en el aeropuerto, el desarrollo del Plan Director y las actuaciones que propone no se verán afectadas manteniendo su validez como herramienta de planificación a medio y largo plazo, ya que la ejecución de las determinaciones que se recogen en el mismo están ligadas al cumplimiento de unos determinados niveles de tráfico, y no a horizontes temporales concretos.

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 para dar un nivel adecuado de servicio; 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.

Adicionalmente, se estima necesario ejecutar un nuevo centro de emisores al este de las nuevas instalaciones de aviación general a ejecutar, la eliminación del NDB C 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.