

# 2

## Descripción de la situación actual del aeropuerto y su entorno

1	Generalidades	2.1	
2	Estado actual del aeropuerto	2.1	
	2.1	Introducción	2.1
	2.2	Subsistema de movimiento de aeronaves	2.2
	2.3	Subsistema de actividades aeroportuarias	2.7
3	Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo	2.22	
	3.1	Introducción	2.22
	3.2	Área de jurisdicción de A Coruña	2.22
	3.3	Procedimientos reglamentarios de llegada	2.22
	3.4	Aproximación final al aeropuerto	2.23

3.5	Procedimientos reglamentarios de salida	2.23
4	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.23
4.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	2.23
4.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.26
5	Infraestructuras de acceso	2.27
5.1	Accesos por carretera	2.27
5.2	Accesos por ferrocarril	2.27
5.3	Accesos por autobús	2.27
6	Análisis del tráfico	2.27
6.1	Estructura y análisis del tráfico	2.28
6.2	Tráfico comercial	2.29
6.3	Tráfico de otras clases de tráfico	2.39
6.4	Tráfico en períodos punta y valores de diseño	2.39
6.5	Mercancías	2.44
6.6	Evolución del tráfico 2016-2019	2.45
7	Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias	2.47

# SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

## 1 Generalidades

La Comunidad Autónoma de Galicia está compuesta por cuatro provincias: A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra. Presenta una superficie total de 29.574 km<sup>2</sup>, que representa el 5,8% de la superficie del territorio nacional. A Coruña es la provincia de mayor extensión, con 7.950 km<sup>2</sup>, y su población en 2009 ascendía a 1.139.121 habitantes (2,47% del total de la población española), lo que la convierte en la décima provincia más poblada del territorio nacional, y la primera de Galicia. Está situada al noroeste de la Comunidad Autónoma de Galicia, limitando al norte con el Mar Cantábrico, al este con Lugo, al oeste con el Océano Atlántico y al sur con Pontevedra.

Ilustración 2.1.- Provincia de A Coruña



El Aeropuerto de A Coruña está situado a unos 8 km al sur de la ciudad de A Coruña, y pertenece al término municipal de Culleredo. Los terrenos propiedad del aeropuerto limitan al norte y noreste con la carretera N-550, al este con los parajes de Alvedro, al sur y sursuroeste con la carretera CP-3104 y el núcleo urbano de Culleredo; al oeste-suroeste con la carretera CP-3006 y los lugares de Fontemaior y A Hermida; y al oeste-noroeste y norte-noroeste con la carretera de acceso al aeropuerto que parte de la N-550.

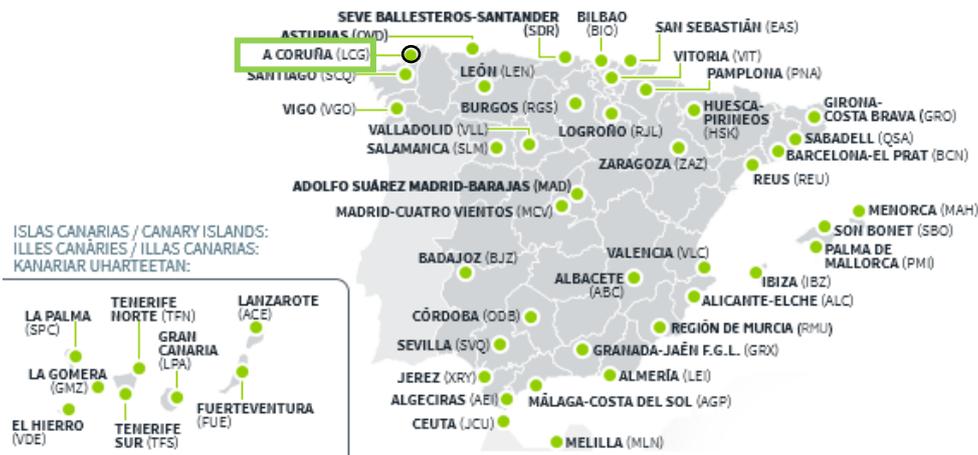
La situación del aeropuerto tanto en el ámbito regional como en el nacional y europeo se muestra en los planos 1. *Localización del aeropuerto* y 2. *Situación del aeropuerto*.

## 2 Estado actual del aeropuerto

### 2.1 Introducción

El Aeropuerto de A Coruña está ubicado en el término municipal de Culleredo, en la Comunidad Autónoma de Galicia. En la Ilustración 2.2 se muestra la situación del aeropuerto dentro del conjunto de aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

Ilustración 2.2.- Situación del Aeropuerto de A Coruña



Ocupa en la actualidad una superficie aproximada de 121 Ha. Sus puntos característicos se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes. Las coordenadas geográficas se expresan en el sistema WGS84, en tanto que las coordenadas UTM están referidas al sistema ETRS89 (huso 29).

Tabla 2.1.- Puntos característicos del Aeropuerto de A Coruña

Punto	Coord. Geográficas en WGS84		Coord. UTM en ETRS89 (huso 29)		
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt Ort.)
ARP	43°18'07" N	008°22'38" W	550.512,4	4.794.534,4	101,0
Umbral 03	43°17'30,11" N	008°23'08,74" W	549.828,2	4.793.391,3	100,3
Umbral 21	43°18'30,91" N	008°22'18,84" W	550.938,5	4.795.275,2	82,8

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 24°C y su elevación de 101 m, de acuerdo con el AIP España de este aeropuerto en el momento de elaboración del documento.

Las características del mismo según OACI son:

- Tipo: Aeropuerto Civil
- Clase: Internacional
- Categoría OACI: 4C
- Categoría administrativa: 2ª

El indicativo del aeropuerto es LECO según OACI y LCG según IATA, y su horario de servicio, de acuerdo con el AIP España, es el siguiente, en verano de 4:30 a 22:30, y en invierno de 5:30 a 23:30.

## 2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

### 2.2.1 Campo de vuelos

#### 2.2.1.1 Pistas

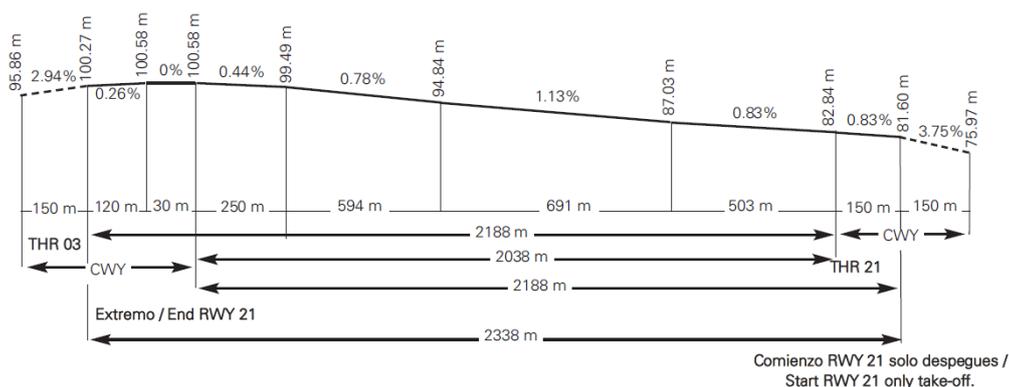
El Aeropuerto de A Coruña dispone de una única pista, de orientación 03-21, de 2.188 m de longitud por 45 m de anchura. Sus características principales se indican en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
03	030,94°GEO 034°MAG	2.188	45	Asfáltico
21	210,95°GEO 214°MAG	2.188	45	Asfáltico

En la Ilustración 2.3 se presenta el perfil longitudinal de la pista según AIP disponible en el momento de redacción del documento.

Ilustración 2.3.- Perfil longitudinal de la pista



La pista 03-21 dispone en ambas cabeceras de zonas libres de obstáculos (CWY) de dimensiones 300x150 m. También dispone de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) de 240x150 m en ambas cabeceras (los últimos 90 m de la RESA más próxima al umbral 21, tienen 90 m de ancho). La franja de la pista 03 tiene unas dimensiones de 2.308x150 m y la franja de la pista 21 unas dimensiones de 2.248x150 m. Ninguno de los sentidos de operación de la pista dispone de zona de paradas (SWY). Los últimos 150 m de la pista 21 no son utilizables para el aterrizaje.

Las dimensiones indicadas se muestran en la Tabla 2.3.

Tabla 2.3.- Dimensiones de CWY, RESA y franja

Designación	CWY (m)	RESA (m)	Franja (m)
03	300 x 150	240 x 150 <sup>(*)</sup>	2.308 x 150
21	300 x 150	240 x 150	2.248 x 150

<sup>(\*)</sup> en los últimos 90 m, las dimensiones son 90x90 m

Las distancias declaradas se presentan en la Tabla 2.4.

Tabla 2.4.- Distancias declaradas situación actual

	Distancias declaradas			
	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	2.188	2.488	2.188	2.188
21	2.188 <sup>(*)</sup>	2.488 <sup>(*)</sup>	2.188 <sup>(*)</sup>	2.038

<sup>(\*)</sup> Incluye los 150 m previos al THR 21

TORA= Recorrido de despegue disponible  
 ASDA= Distancia de aceleración parada disponible  
 TODA= Distancia de despegue disponible  
 LDA = Distancia de aterrizaje disponible

En cuanto a la iluminación de las pistas, sus características básicas se resumen en la Tabla 2.5.

Tabla 2.5.- Características básicas de la iluminación de aproximación y de pista

Pista	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia entre luces eje pista	Borde de pista	Distancia luces borde pista
03	Identificación de umbral	3,42°	Verdes	No	1.288 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas	15 m	1.588 m blancas + 600 m amarillas	50 m
21	Precisión CAT II/III, 420 m	3°	Verdes	900 m blancas	1.288 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas	15 m	150 rojas + 1.438 m blancas + 600 m amarillas	50 m

La superficie con la que está pavimentada la pista es hormigón asfáltico y su resistencia está clasificada como PCN 39/F/B/W/T.

Con respecto a la pista descrita, según el estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de A Coruña, DOSC-10-DTC-482-1.0*, de fecha 29/10/2010, el Rendimiento Máximo de Pista (RMP) actual (operaciones enfrentadas, con despegues por pista 03 y aterrizajes por pista 21), es de 12 operaciones/hora en valores globales y de 6 operaciones/hora en salidas y llegadas respectivamente.

Considerando como capacidad sostenible del campo de vuelos el 85% del RMP, se obtiene una capacidad de 10 operaciones/hora en valores globales y de 5 operaciones/hora en salidas y llegadas respectivamente.

### 2.2.1.2 Calles de salida y rodaje

El Campo de Vuelos dispone de dos calles de salida para la pista 03-21, ambas perpendiculares a la pista, y no existen calles de salida rápida. Las características más importantes de las calles de salida se muestran en la Tabla 2.6.

Tabla 2.6.- Características de las calles de salida

Denominación	Anchura (m)	Pavimento	Característica
N	23	Asfáltico PCN 47/F/B/W/T	90°
S	23	Asfáltico PCN 97/F/A/W/T	90°

No existe calle de rodadura paralela a la pista, por lo que el acceso de las aeronaves a las posiciones de estacionamiento se hace directamente desde la pista, por las calles de salida perpendiculares indicadas anteriormente. De la misma forma, el acceso a las cabeceras para el despegue se realiza también por la propia pista, aprovechando las aeronaves las plataformas de viraje existentes en ambos extremos de la misma para girar 180° al llegar a la cabecera.

No hay apartaderos de espera en ninguna de las cabeceras.

### 2.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de estacionamiento para aviación comercial está construida en hormigón y ocupa una superficie aproximada de 44.000 m<sup>2</sup>. Dentro de la plataforma pueden distinguirse dos partes.

La rampa 0 es la parte más antigua de la plataforma. Se encuentra frente a la fachada lado aire del Edificio Terminal, tiene una superficie de unos 27.000 m<sup>2</sup> y una resistencia PCN 95/R/D/W/T.

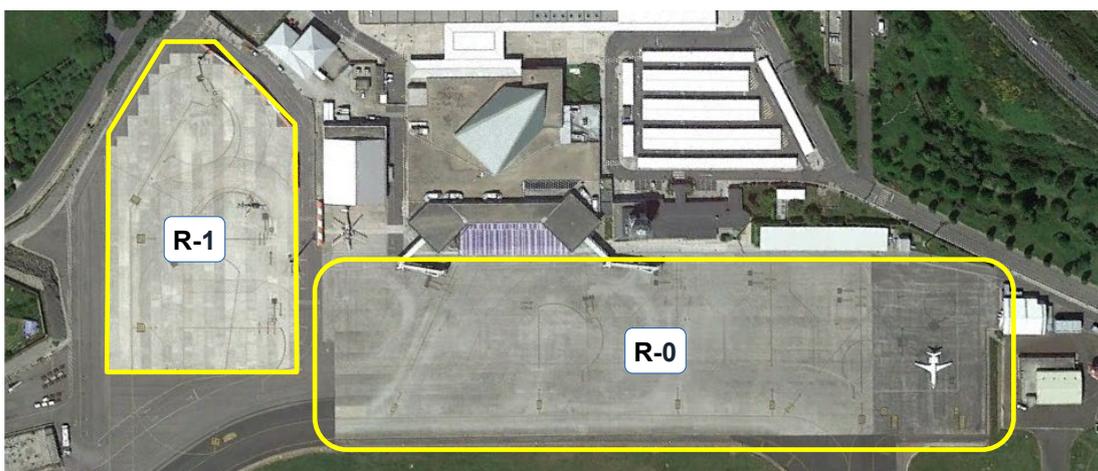
La rampa 1 es una ampliación de la plataforma puesta en servicio en 2010. Se encuentra frente a la fachada sur del Edificio Terminal, tiene una superficie de unos 17.000 m<sup>2</sup> y una resistencia PCN 90/R/C/W/T.

En conjunto la plataforma cuenta con 17 puestos de estacionamiento: 1 tipo III, 5 tipo V, 2 tipo VI, 2 de tipo VII, 3 tipo VIII, 3 de helicópteros y uno para aviación general de menos de 11 m de envergadura.

Los puestos 1 y 3 permiten el acceso al Edificio Terminal asistidos mediante pasarela.

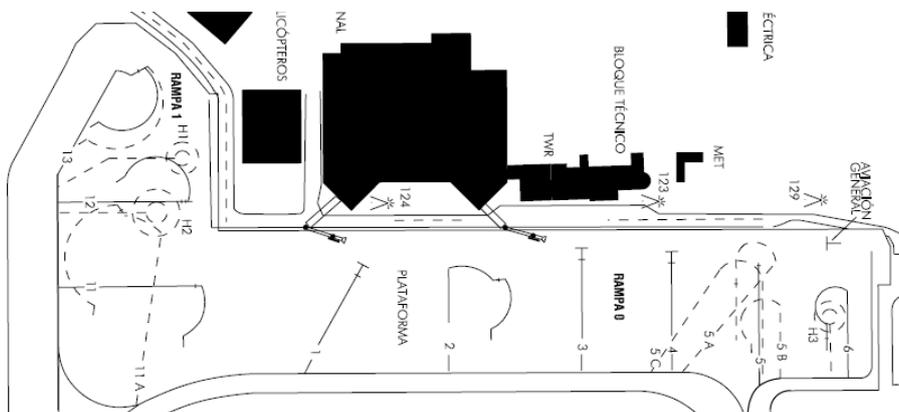
La Ilustración 2.4 muestra una vista de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Ilustración 2.4.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves



La Ilustración 2.5 muestra los estacionamientos definidos en la plataforma.

Ilustración 2.5.- Estacionamientos definidos en la plataforma



En la Tabla 2.7 se indican los puestos existentes, el tipo de aeronave máxima para la que están diseñados y las incompatibilidades existentes entre algunos de ellos.

Tabla 2.7.- Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves. Puestos existentes

Rampa	Puesto	Aeronave máxima	Tipo aeronave máxima	Puesto de la aeronave máxima	Incompatibilidad
R-0	1	MD88	C	V	
R-0	2	B738	C	VI	
R-0	3	MD88	C	V	
R-0	4	B738	C	VI	
R-0	5	E190	C	VII	5A, 5B, 5C
R-0	5A	F900	MAX. SPAN 19 m	VIII	5, 5B, 5C
R-0	5B	F900	MAX. SPAN 19 m	VIII	5, 5A, 5C
R-0	5C	E190	C	VII	5, 5A, 5B
R-0	6	G200	MAX. SPAN 18 m	VIII	H3
R-1	11	MD88	C	V	11A
R-1	11A	B762	D	III	11, 12, H2
R-1	12	A321	C	V	11A, H1, H2
R-1	13	A321	C	V	
R-1	H1	AS55	H	H	12
R-1	H2	S61	H	H	11A, 12
R-0	H3	A138	H	H	6
R-0	Aviación General	-	MAX. SPAN 11 m	-	

Teniendo en cuenta las diferentes incompatibilidades de los puestos de estacionamiento, se considera un total de 9 puestos simultáneos en la configuración de estudio.

El aeropuerto no dispone de plataforma de aviación general independiente, utilizándose habitualmente para este tipo de tráfico el puesto ubicado más al norte de la rampa 0 o los puestos de la plataforma comercial en la rampa 1, por lo que se estima que en determinados momentos 3 de los puestos de uso simultáneo se usan para la aviación general.

En cuanto al área de aislamiento de aeronaves, en la Ilustración 2.6 se muestra la ubicación recogida en el Programa de Seguridad del Aeropuerto de A Coruña.

Ilustración 2.6.- Área de aislamiento de aeronaves



## 2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

### 2.3.1 Zona de pasajeros

#### 2.3.1.1 Área terminal

El Aeropuerto de A Coruña dispone de un único edificio para el tratamiento de los pasajeros inaugurado en 1995. En este edificio se atiende tanto el tráfico nacional como el internacional, además del tráfico de Aviación General. En el año 2001 se adquirieron e instalaron pasarelas de embarque, ampliando el Edificio Terminal en una superficie de unos 1.800 m<sup>2</sup> en planta.

El Edificio Terminal dispone de una superficie útil total de unos 7.760 m<sup>2</sup> distribuida en tres plantas: la planta baja con una superficie de unos 5.990 m<sup>2</sup>, la planta primera con una superficie de 1.535 m<sup>2</sup> y un sótano de unos 235 m<sup>2</sup>.

La Ilustración 2.7 muestra una vista del lado aire del Edificio Terminal.

Ilustración 2.7.- Edificio Terminal de pasajeros

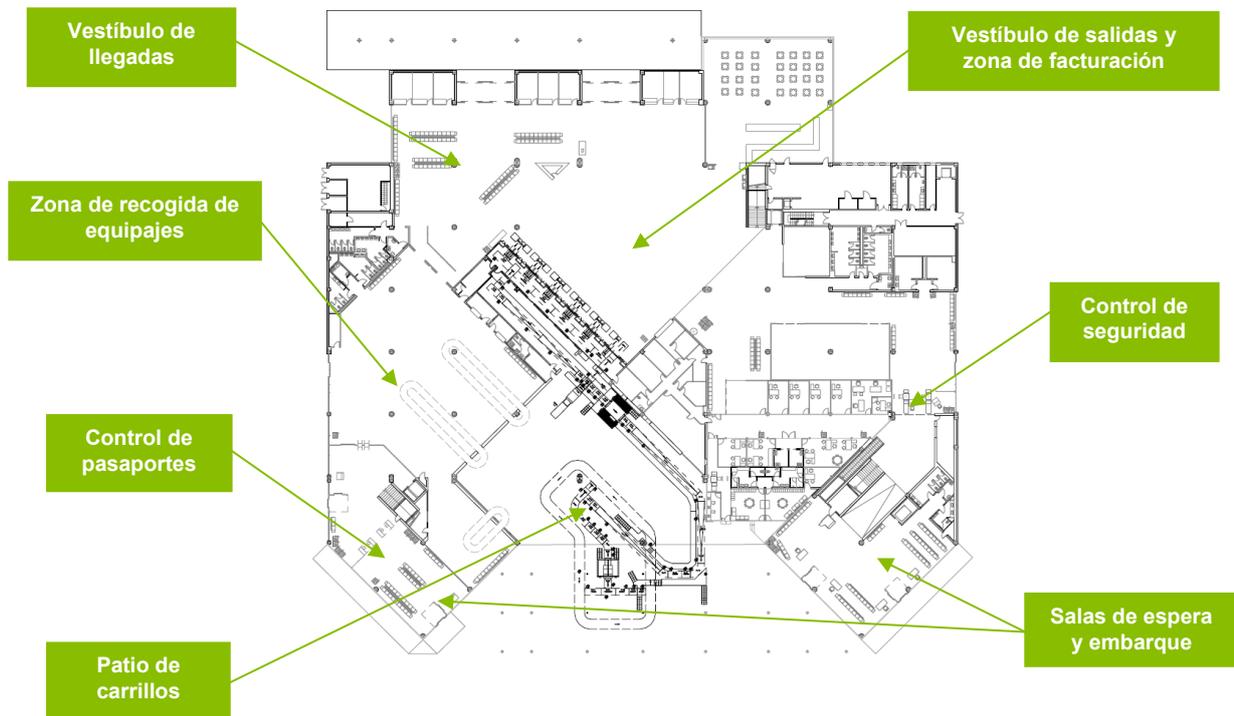


#### PLANTA BAJA (Nivel 0)

En la planta baja, situada en el nivel de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se presta servicio tanto a las salidas como a las llegadas. Existen dos puertas automáticas de entrada/salida a través de las que se accede directamente a los vestíbulos de salidas y de llegadas.

La Ilustración 2.8 muestra la distribución de la planta baja del Edificio Terminal de Pasajeros.

Ilustración 2.8.- Planta baja del Edificio Terminal de Pasajeros



### Espacios dedicados a salidas

Los vestíbulos de salidas y llegadas forman realmente un único espacio, aunque en función de la zona y de los servicios prestados puede asignarse al vestíbulo de salidas una superficie total de unos 1.181 m<sup>2</sup> (incluyendo la zona de colas de facturación y la superficie ocupada por los propios mostradores). La zona de facturación cuenta con 12 mostradores, uno de ellos destinado al tratamiento de equipajes especiales, en los que se realiza una facturación de tipo lineal. Desde los mostradores, las cintas transportadoras pasan el equipaje a una cinta colectora general que a su vez lo transporta hasta el patio de carrillos integrado en el Edificio Terminal y en el que se encuentran las máquinas de inspección de equipajes.

La Ilustración 2.9 muestra una vista de la zona de facturación.

Ilustración 2.9.- Zona de facturación y vestíbulo de salidas



Próximo al vestíbulo de salidas, en el acceso de los pasajeros a la zona de embarque, se encuentra el control de seguridad. Se disponen de dos filtros con un arco detector y una máquina de inspección de rayos X cada uno. Una vez pasado el filtro de seguridad se accede a una de las zonas de embarque de la planta baja.

### Espacios dedicados a llegadas

La recogida de equipajes se efectúa en tres hipódromos, dos de ellos de 33,5 m de desarrollo y un tercero de 16,5 m dedicado a pasajeros extracomunitarios. La zona de recogida tiene una superficie de unos 749 m<sup>2</sup>, incluyendo los hipódromos, adicionalmente cuenta con aseos, puntos de información de equipajes extraviados y aduana.

**Ilustración 2.10.- Zona de recogida de equipajes**



A continuación de la sala de recogida de equipajes se encuentra el vestíbulo de llegadas. Como se ha mencionado anteriormente, los vestíbulos de salidas y llegadas forman realmente un único espacio, aunque en función de la zona y de los servicios prestados puede asignarse al vestíbulo de llegadas una superficie de unos 512 m<sup>2</sup>.

**Ilustración 2.11.- Vestíbulo de llegadas**



### Espacios comunes a salidas y llegadas

Los vestíbulos de salidas y llegadas forman realmente un único espacio, aunque en función de la zona y de los servicios prestados puede asignarse a salidas y a llegadas una superficie determinada, tal como se ha descrito en los apartados anteriores. Los servicios que, aun estando físicamente en una de las zonas del vestíbulo (llegadas y salidas) pueden considerarse comunes a ambas son, por ejemplo, aseos, cafetería, espacios comerciales, servicio de alquiler de coches, oficinas de venta de billetes y cajeros automáticos.

Ilustración 2.12.- Servicios comunes de los vestíbulos de salidas y llegadas



Por otra parte, también pueden considerarse espacios comunes a salidas y llegadas las zonas de embarque de la planta baja. En esta planta existen dos zonas de embarque/desembarque de pasajeros situadas en los módulos que sobresalen de la línea de fachada lado aire. La primera de ellas está comunicada directamente con los controles de seguridad de salidas, mientras que la segunda se comunica directamente con la zona de recogida de equipajes. Por ello, su uso preferente será para salidas la primera y para llegadas la segunda, aunque al estar ambas comunicadas por la planta superior, pueden usarse indistintamente para ambos flujos.

Ilustración 2.13.- Zona de embarque de la planta baja



A la primera de las salas se accedería en salidas desde los controles de seguridad. Esta sala dispone de dos puertas de embarque en remoto desde las que el pasajero será trasladado al avión por medio de jardineras. Desde esta sala de embarque, mediante ascensor o escaleras, se accede a la zona de embarque de la planta primera.

A la segunda sala se accedería en salidas desde la planta primera. En esta sala existen dos puertas más de embarque en remoto y dos controles de pasaportes asociados a una de ellas.

Para el flujo de llegadas, desde la primera sala sería necesario subir a la planta primera para bajar posteriormente hasta la segunda sala y poder así acceder a los hipódromos de recogida de equipajes. Los pasajeros que deban pasar control de pasaportes en llegadas y que desembarquen en la planta baja únicamente podrían hacerlo por una de las puertas de la segunda sala, a la que están asociados los dos controles de pasaportes ya mencionados con anterioridad, ya que se usan también para las salidas. En

cualquiera de los casos, desde la segunda sala se accedería directamente a la zona de recogida de equipajes.

**Ilustración 2.14.- Controles de pasaportes de la planta baja**



Otros espacios en planta baja

El resto de espacios en la planta baja están ocupados por áreas privadas y técnicas, dedicadas a albergar equipos, oficinas de compañías, oficinas de administración del aeropuerto, Policía Nacional y Guardia Civil, etc. Asimismo, se dispone de información por teleindicadores, pictogramas y megafonía.

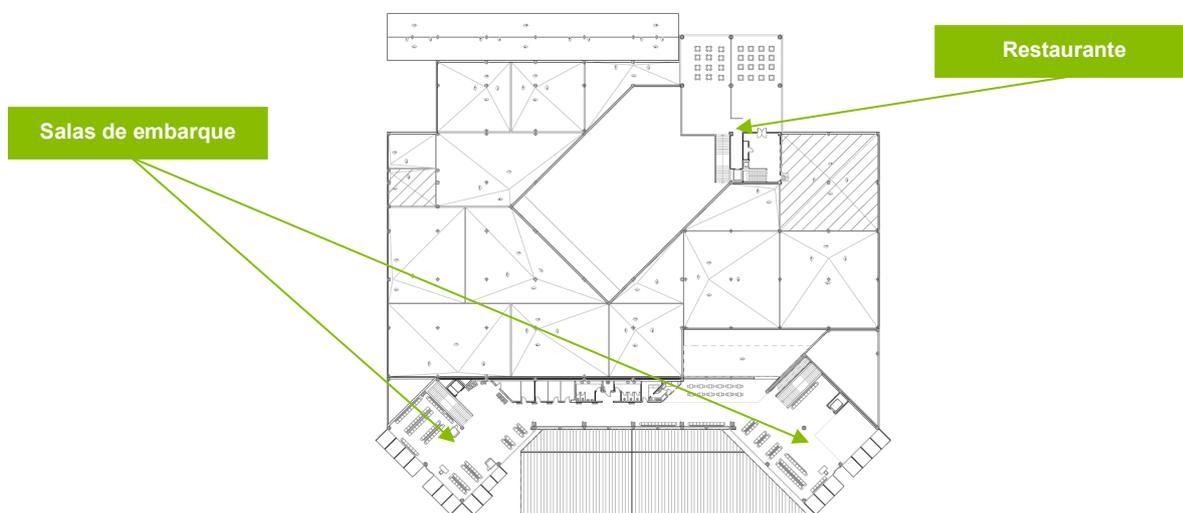
**PLANTA 1 (Nivel +1)**

La planta alta está dividida en dos zonas no comunicadas entre sí. La mayor de ellas ocupa el área de la fachada lado aire y está dedicada a zona de espera y embarque. Cuenta con dos puertas de embarque asistidas por pasarela y con dos controles de pasaportes asociados a una de ellas. Otros espacios se dedican a áreas comerciales, cafetería, aseos y dependencias privadas.

La segunda zona de la planta alta se encuentra junto a la fachada lado tierra, comunicada con el vestíbulo de salidas y llegadas. En ella se encuentra una cafetería-restaurante.

En la Ilustración 2.15 se muestra la planta primera del edificio.

**Ilustración 2.15.- Planta primera del Edificio Terminal**



## SOTANO (Nivel -1)

Existe un sótano de unos 234 m<sup>2</sup>, donde se encuentran distintos almacenes y áreas técnicas.

Las superficies ocupadas por las distintas zonas del Edificio Terminal se resumen en la Tabla 2.8.

Tabla 2.8.- Superficies del Edificio Terminal de Pasajeros

SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )	Planta 0	Planta 1	Sótano	Total
<b>ZONA DE PASAJEROS</b>	<b>4.205</b>	<b>1.412</b>	<b>0</b>	<b>5.617</b>
Aseos, escaleras y otras	452	268	0	720
Áreas de estancia o espera	2.557	562	0	3.119
Vestíbulo de salidas <sup>(1)</sup>	1.181	0	0	1.181
Recogida de equipajes <sup>(2)</sup>	393	0	0	393
Vestíbulo de llegadas	512	0	0	512
Áreas de espera y embarque <sup>(3)</sup>	471	562	0	1.033
Áreas de Paso	585	97	0	682
Control de seguridad <sup>(4)</sup>	165	0	0	165
Recogida de equipajes <sup>(5)</sup>	356	0	0	356
Control de pasaportes <sup>(6)</sup>	64	97	0	161
Áreas Comerciales	611	485	0	1.096
Concesiones y Compañías	611	485	0	1.096
<b>ÁREAS TÉCNICAS</b>	<b>807</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>826</b>
Patio de Carrillos y tratamiento de equipajes	731	0	0	731
Otras	76	0	19	95
<b>ÁREA PRIVADA</b>	<b>980</b>	<b>123</b>	<b>215</b>	<b>1.318</b>
Concesiones	652	72	0	724
Otras	328	51	215	594
<b>TOTAL</b>	<b>5.992</b>	<b>1.535</b>	<b>234</b>	<b>7.761</b>

<sup>(1)</sup> Incluye la zona de colas de facturación y la superficie ocupada por los propios mostradores.

<sup>(2)</sup> Esta superficie incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipaje y una superficie virtual paralela a cada hipódromo, de 3,5 m alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carritos.

<sup>(3)</sup> No incluye control de pasaportes ni espacio correspondiente a puertas dobles de embarque.

<sup>(4)</sup> Incluye el área ocupada por los equipos.

<sup>(5)</sup> Área de circulación dentro de la sala de recogida de equipajes.

<sup>(6)</sup> Incluye el área ocupada por los propios controles.

La distribución de equipamientos del Edificio Terminal se describe en la Tabla 2.9.

Tabla 2.9.- Equipamientos del Edificio Terminal

EQUIPAMIENTO (unidades)	Llegadas	Salidas
Mostradores de facturación	-	11 + 1 <sup>(1)</sup>
Controles de seguridad	-	2
Controles de pasaportes	4 <sup>(2)</sup>	4 <sup>(2)</sup>
Puertas de embarque en remoto	-	4
Puertas de embarque asistidas	-	2
Hipódromos de recogida de equipajes	2 NAC + 1 INT <sup>(3)</sup>	-

<sup>(1)</sup> 11 mostradores de facturación más 1 de equipajes especiales

<sup>(2)</sup> 2 controles de pasaportes en la planta baja y 2 en la planta primera usados tanto para salidas como para llegadas

<sup>(3)</sup> El hipódromo de recogida de equipajes destinado a pasajeros no comunitarios tiene unas dimensiones mucho menores a los otros dos existentes.

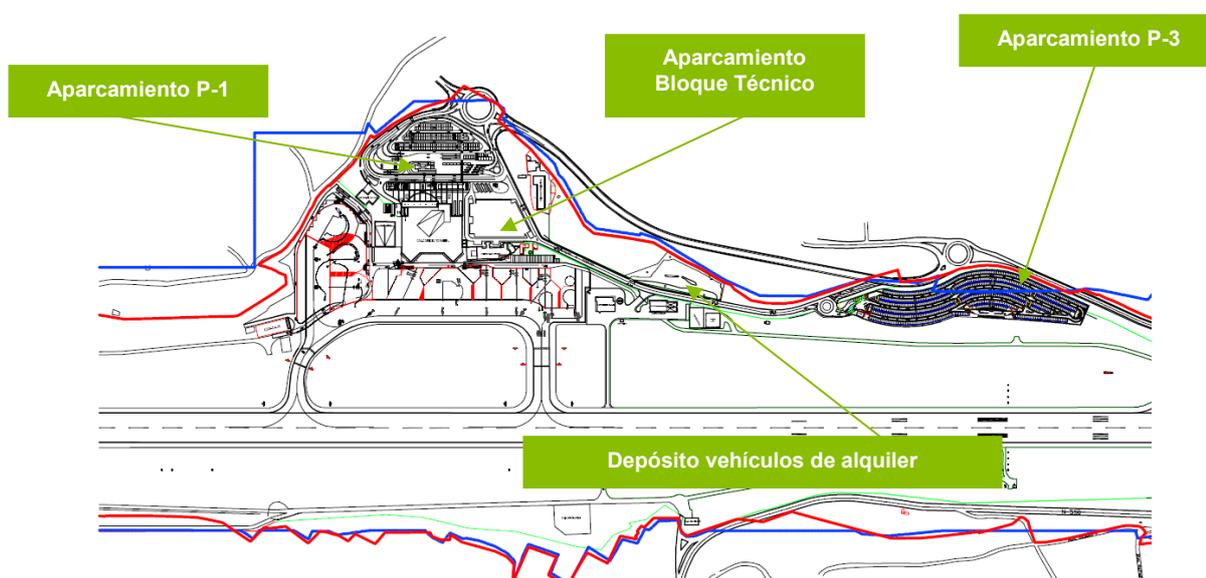
### 2.3.1.2 Aparcamientos

El aeropuerto cuenta con un aparcamiento público y de vehículos de contrato de alquiler situado frente al edificio terminal (P-1), con tres niveles subterráneos más el de superficie. Existen además otros tres aparcamientos en superficie de menor tamaño, que en el futuro podrán utilizarse para empleados, abonados y depósito de vehículos de alquiler. El primero de ellos, con 251 plazas, se encuentra frente al Bloque Técnico; el segundo (P-2), situado al noreste de la plataforma de estacionamiento, tras el edificio de servicios, cuenta con 300 plazas que se emplean como depósito de vehículos de alquiler; y el último (P-3), más al noreste, junto a la glorieta de la N-550, dispone de 650 plazas, aunque actualmente se encuentre sin uso.

Por otra parte, se dispone de 4 plazas para estacionamiento de autobuses junto al aparcamiento del Bloque Técnico, y de una parada de taxis frente al Edificio Terminal.

La ubicación de cada uno de los aparcamientos señalados se indica en la Ilustración 2.16.

Ilustración 2.16.- Ubicación de los aparcamientos



La distribución de plazas de estacionamiento disponibles aparece en la Tabla 2.10.

Tabla 2.10.- Aparcamientos

Aparcamientos		Plazas
Vehículos privados		1.439
Vehículos de alquiler	Contrato	260
	Depósito	300
Autobuses		4
Bolsa Taxis		0
Empleados Aena		251
Depósito grúas y otros usos		751 <sup>(*)</sup>
<b>TOTAL PLAZAS DISPONIBLES</b>		<b>2.355</b>

<sup>(\*)</sup> Las 650 plazas del P3 sin uso actual

### 2.3.1.3 Viales de acceso interiores

Dentro del aeropuerto existe una red de viales que permite acceder a las distintas zonas. La entrada al aeropuerto se realiza desde una glorieta de acceso hasta la que se puede llegar bien desde la N-550 o bien desde la A-6. Desde esta glorieta parte un vial que rodea el aparcamiento general (P-1). En la zona sur de dicho aparcamiento el vial se divide en varios viales que dan acceso a la planta de superficie del P-1, a las plantas subterráneas, al Edificio Terminal y al lado aire del aeropuerto. Los viales que discurren frente al Edificio Terminal continúan después hasta el aparcamiento de autobuses y el Bloque Técnico. A continuación, el vial gira hacia el oeste, uniéndose a los viales de salida del aparcamiento P-1 y llegando de nuevo hasta la glorieta de acceso, desde la que puede continuarse hacia la N-550 o hacia la A-6. En la zona de conexión con los viales de salida del P-1 se encuentra también la unión con el vial que permite el acceso a la Central Eléctrica y a los aparcamientos P-2 y P-3.

### 2.3.2 Zona de Servicios

En esta zona se ubican las dependencias e instalaciones encargadas de facilitar, entre otros, los servicios que se enumeran a continuación: ayudas a la navegación en aproximación y en salidas, Servicio de Control de Tránsito Aéreo, Comunicaciones aire-tierra, Coordinación de Operaciones, Servicio de Información Aeronáutica (AIS), Oficina de notificación de servicios de tránsito aéreo (ARO), Servicio de Información Meteorológica (MET) y Servicio de Extinción de Incendios.

#### 2.3.2.1 Bloque técnico y Torre de Control

El Bloque Técnico está ubicado junto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, al norte del Edificio Terminal. En el mismo edificio del Bloque Técnico se encuentra integrada también la Torre de Control. En la Ilustración 2.17 se muestran una imagen del edificio del Bloque Técnico.

Ilustración 2.17.- Bloque Técnico y Torre de Control



El edificio cuenta con un sótano de unos 125 m<sup>2</sup>, una planta baja de unos 950 m<sup>2</sup>, una primera planta de unos 250 m<sup>2</sup>, cuatro plantas más de 50 m<sup>2</sup> y la planta de fanal con unos 35 m<sup>2</sup>. En él se alojan las oficinas de administración aeroportuaria, Recursos Humanos, Ingeniería y Mantenimiento, Operaciones, Salas de autoridades y de prensa, Oficinas de policía y Guardia Civil, Centro de Coordinación, los servicios de meteorología, las oficinas del Jefe de Torre y de Navegación Aérea, las salas de equipos de Navegación Aérea, las zonas de descanso y el puesto de observación del fanal.

La Torre de Control tiene una altura de 26 m. En la cubierta del fanal se encuentran tanto las antenas emisoras como las receptoras de comunicaciones aeronáuticas, así como el radiogoniómetro y tres enlaces hertzianos.

### 2.3.2.2 Instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea

En la Tabla 2.11 se muestran las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea.

Tabla 2.11.- Instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Observaciones
<b>C. EMISORES Y RECEPTORES VHF/UHF TWR LECO</b>				
<b>DVOR LRA (3° W)</b>	LRA	115,100 MHz	H24	En la órbita a 10 NM y 3500 ft por la orografía se observan posibles oscilaciones de aguja de $\pm 2^\circ$ en el sector 300°-360° CW a 4500 ft o inferior. DVOR/DME AVBL: - 027-256 CCW a 3000 ft o ABV - 256-172 CCW a 3500 ft o ABV - 172-027 CCW a 4500 ft o ABV - R-108 BTN 9.5 NM & 15 NM posibles pérdidas de señal - R-107 BTN 12 NM & 20 NM posibles pérdidas de señal a FL100
<b>DME LRA</b>	LRA	CH 98X	H24	- R-150 COV DME a 6000 ft 46 NM, a 7000 ft 56 NM, a FL080 66.5 NM - R-129 COV DME a 6000 ft 50 NM, a 7000 ft 55.1 NM - R-149 COV DME a 6000 ft 54 NM, a 7000 ft 64 NM, a 8000 ft 66.5 NM
<b>NDB COA (3° W)</b>	COA	401,000 kHz	H24	032°MAG/ 7.082 m FM THR 21
<b>NDB C (3° W)</b>	C	410,000 kHz	H24	031°MAG/ 1.770 m FM THR 21
<b>LLZ LCO (3° W)</b>	LCO	109,900 MHz	H24	214° MAG/156 m FM THR 03
<b>GP LCO</b>	LCO	333,800 MHz	H24	3°; RDH 16,50 m; a 272 m FM THR 21 & 70 m FM RCL a la derecha en el sentido de APCH / Posibles indicaciones FLY-UP a partir de 2° a la derecha de RCL
<b>DME LCO</b>	LCO	CH 36X	H24	REF DME THR 21
<b>RADIOGONIOMETRO</b>				Ubicado en la TWR del aeropuerto

El DVOR LRA se denomina en este documento de Plan Director indistintamente como VOR LRA o TVOR LRA.

### 2.3.2.3 Servicio de extinción de incendios

El Aeropuerto de A Coruña es de categoría 7 de OACI en lo que a salvamento y extinción de incendios se refiere.

El Edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) se encuentra situado al noreste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y dispone de acceso directo a la pista de vuelos. Existe también un acceso desde el SEI a la plataforma por detrás de las instalaciones de la escuela de pilotos. Sin embargo, las dimensiones y características del vial no son suficientes para permitir el paso de los vehículos de extinción de incendios.

El edificio tiene una superficie de unos 520 m<sup>2</sup> distribuidos entre la planta baja, en la que se encuentra el garaje, un almacén-taller, una cocina-sala de estar, los vestuarios, el gimnasio, un aula y una oficina, y la torre de observación, donde se sitúa el COA (Centro de Observación y Alarma). En el exterior se encuentra un depósito esférico de agua con capacidad para 70.000 l, con dispositivo de descarga rápida.

El servicio se presta con cinco turnos de 5 personas por turno y se dispone de los siguientes vehículos:

- 3 vehículos autoextintores de 10.000 l
- 1 vehículo de reserva
- 1 Vehículo de Intervención Rápida (VIR)
- 1 camión esparcidor de urea
- 1 vehículo todoterreno con material para derrames

La Ilustración 2.18 muestra sendas vistas del edificio SEI de este aeropuerto.

Ilustración 2.18.- SEI e instalaciones



Por otra parte, en el lado este de la pista de vuelo existe una plataforma para prácticas del SEI que dispone de un vial de acceso directo a la pista. La Ilustración 2.19 muestra dicha plataforma.

Ilustración 2.19.- Plataforma de prácticas del SEI



#### 2.3.2.4 Servicio de control de fauna

Existe una halconera de unos 100 m<sup>2</sup> situada junto al Bloque Técnico.

#### 2.3.2.5 Camino y vallado perimetral

Existe un vial que bordea el lado aire del aeropuerto, aunque no lo hace por completo. Puede considerarse dividido en dos tramos.

El primero de ellos parte de la zona en la que se encuentran las instalaciones de combustibles y discurre casi paralelamente a la pista. A unos 320 m sale un ramal que da acceso a la raqueta de giro intermedia y

a unos 440 m se duplica en dos, con sendos viales que circulan por la cabeza y pie del talud ejecutado entre 2013 y 2015 para ampliar la pista de vuelo del aeropuerto. El ramal que circula por la cabeza del talud facilita el acceso a la pista de vuelo en las proximidades del umbral 03 y el acceso a las antenas del localizador de la pista 21; por su parte, el vial que circula por el pie del talud circula paralelo al vallado de propiedad del aeropuerto. Ambos viales se unen de nuevo al este de la pista a unos 950 m del umbral 03 para continuar bordeando la zona este del aeropuerto facilitando así el acceso a equipos del campo de vuelos como los PAPI, la plataforma de pruebas del SEI y la nave almacén situada en las proximidades de esta plataforma.

El segundo tramo comunica la cabecera 21, con el hangar de la Guardia Civil, el edificio de Cocheras y Mantenimiento y el SEI.

Por otra parte, el recinto aeroportuario dispone de un vallado perimetral que rodea todo el perímetro del recinto aeroportuario.

#### 2.3.2.6 Viales de servicio

Existe un vial de servicio que discurre paralelamente al borde de la plataforma, por delante de la fachada lado aire del Edificio Terminal de Pasajeros, Torre de Control, Bloque Técnico y Cocheras, y continúa por detrás de las instalaciones de la escuela de pilotos hasta llegar al SEI y el Edificio de Cocheras y Mantenimiento.

También se dispone de los dos viales, ya mencionados anteriormente, que comunican de forma directa el edificio del SEI y la plataforma de pruebas del SEI con la pista de vuelos. Ambos viales son perpendiculares a la pista.

#### 2.3.2.7 Otras instalaciones

Al norte del Bloque Técnico existen unas cocheras para el estacionamiento de vehículos de Aena SME, S.A., vehículos de handling, etc.

Por otra parte, al norte del edificio del SEI se encuentra el edificio de Cocheras y Mantenimiento. Consta de una única planta, con una superficie de unos 530 m<sup>2</sup> distribuidos entre el garaje y otras dependencias como sala de estar, vestuarios, talleres y almacenes.

Ilustración 2.20.- Edificio de cocheras y mantenimiento



Al norte del edificio de Cocheras y Mantenimiento se encuentra un hangar utilizado para el estacionamiento de los helicópteros de la Guardia Civil.

Ilustración 2.21.- Hangar de la Guardia Civil



### 2.3.3 Zona de carga

El Edificio Terminal de Carga, que entró en servicio en 2001, está ubicado al sur del aparcamiento general, tras el hangar para helicópteros. Consta de una única planta con una superficie de unos 426 m<sup>2</sup> repartidos entre la nave general y diferentes instalaciones como oficinas, almacenes, aseos y vestuarios, etc.

La Ilustración 2.22 muestra una vista del Edificio Terminal de Carga.

Ilustración 2.22.- Edificio Terminal de Carga



### 2.3.4 Zona de aviación general

El aeropuerto de A Coruña no dispone en la actualidad de plataforma de aviación general, estacionando las aeronaves de este tipo de tráfico en la plataforma comercial. Tampoco se dispone de un Edificio Terminal específico para aviación general por lo que el tratamiento de estos pasajeros se realiza en el Edificio Terminal de pasajeros comerciales.

Existe un hangar cuyo uso comparten la Aviación General y el Servicio de Salvamento Marítimo (Hangar Helimer) ubicado al sur del Edificio Terminal, junto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Tiene una superficie de unos 1.160 m<sup>2</sup> distribuidos en dos plantas. En la planta baja, de alrededor de 1.000 m<sup>2</sup>, se ubican el área de estacionamiento y algunos espacios dedicados a almacenes, oficinas y vestuarios. En la

planta primera, de 160 m<sup>2</sup> aproximadamente, se encuentran algunas otras dependencias. La Ilustración 2.23 muestra una vista de este hangar.

Ilustración 2.23.- Hangar Helimer



Por otra parte, la Escuela de Pilotos Aeroflota del Noroeste (AFN) dispone de un hangar y de un edificio prefabricado con aulas y otras instalaciones, ambos situados al norte de la plataforma, tras el edificio del SEI.

Ilustración 2.24.- Instalaciones escuela de pilotos AFN



Por último, existe un pequeño hangar de aviación general situado junto a las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles.

### 2.3.5 Zona de abastecimientos

#### 2.3.5.1 Central eléctrica

La Central Eléctrica del aeropuerto está situada al norte del Edificio Terminal de pasajeros y el aparcamiento del Bloque Técnico. Consta de una sola planta con una superficie de aproximadamente 500 m<sup>2</sup> distribuidos en sala de reguladores, sala de grupos, sala de cabinas, sala de baja tensión, zona de transformadores, almacén, taller, cocina-sala de descanso y aseos.

La Ilustración 2.25 muestra una imagen de la Central Eléctrica.

Ilustración 2.25.- Central Eléctrica



#### 2.3.5.2 Abastecimiento de energía eléctrica

La compañía suministradora de energía eléctrica es Gas Natural - Unión FENOSA Distribución, y la compañía comercializadora ENDESA. El abastecimiento se realiza mediante una línea de 15 kV. La línea entra bordeando el aparcamiento P3 hasta acometer a la Central Eléctrica.

#### 2.3.5.3 Abastecimiento de aguas

El abastecimiento se realiza con aguas suministradas por la compañía GESTAGUA. La red acomete a tres aljibes, dos de 35 m<sup>3</sup> de agua para consumo humano y otro de 330 m<sup>3</sup> del sistema contraincendios.

El agua es potable por lo que no precisa de métodos de tratamiento.

#### 2.3.5.4 Evacuación de aguas

El Aeropuerto de A Coruña dispone de una red de aguas fecales que, tras pasar por una decantadora, acomete a la red general de alcantarillado público municipal. Las aguas pluviales susceptibles de arrastrar contaminación por pasar por la plataforma, son tratadas en tres separadores de hidrocarburos antes de su vertido a la red general de pluviales, para posteriormente verter al río Trabe. Este vertido cuenta con la correspondiente autorización administrativa otorgada por *Aguas de Galicia*, con fecha 29 de agosto de 2012.

Existen además otros cuatro separadores de hidrocarburos para el tratamiento de aguas de distintos orígenes.

#### 2.3.5.5 Residuos

El Aeropuerto de A Coruña genera dos tipos de residuos asimilables a no peligrosos (urbanos e inertes) y peligrosos.

La zona de almacenamiento de residuos urbanos cuenta con varios contenedores para residuos orgánicos/inorgánicos, papel, vidrio, madera, chatarra y lodos, ubicados en dos zonas de recogida selectiva: Cantina y Portalón.

Los residuos peligrosos son segregados en su origen y gestionados de acuerdo con la legislación vigente. En el aeropuerto existe un punto verde de almacenamiento general de todos los residuos (aceite, filtros, material impregnado, fluorescentes, equipos electrónicos desechables, pilas, grasas, baterías, etc.) y de cuatro zonas de depósito integradas en los puntos de generación: Cocheras, Bomberos, Caseta de incendios

y Central Eléctrica. Los residuos se almacenan en contenedores adecuados para cada tipo de residuo, debidamente etiquetados.

El aeropuerto realiza el seguimiento de esta gestión a través de la empresa contratada para la gestión de los residuos asimilables a urbanos y del Procedimiento de Residuos Peligrosos del Sistema de Gestión Ambiental.

#### 2.3.5.6 Abastecimiento de combustibles

El servicio de abastecimiento de combustibles se encuentra ubicado al sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, estando gestionado en el momento de redacción de este documento por parte de la compañía CLH.

El aeropuerto cuenta con servicio de combustibles AVGAS 100 LL y JET A-1 para aeronaves, gasoil y gasolina para vehículos y servicios de tierra, y lubricante AEROSHELL W100.

Existen dos depósitos de 50.000 l y un depósito de 10.000 l de combustible JET A-1 y dos depósitos aéreos, uno de 25.000 l y otro de 10.000 l, de AVGAS 100 LL.

El suministro de combustible JET A-1 se realiza mediante 2 camiones cisterna de 30.000 l más otro de 20.000 l. El suministro de combustible AVGAS 100 LL se realiza mediante una cisterna de 1.200 l.

Las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles se muestran en la Ilustración 2.26.

**Ilustración 2.26.- Instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles**



En el aeropuerto existen, además:

- 1 depósito de gasoil de 25.000 l, aéreo-exterior, destinado al abastecimiento de los grupos electrógenos de la Central Eléctrica y situado en el lateral norte de la misma.
- 3 depósitos de 1.000 litros, aéreos-interiores, situados en el sótano del bloque técnico y destinados al abastecimiento de la caldera de calefacción del Bloque Técnico.
- 1 depósito de 4.000 l, enterrado-exterior, para el almacenamiento de propano empleado en restauración.
- 2 depósitos de 3.000 l y 5.000 l, aéreos-interiores, de gasoil en las cocheras.

### 3 Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo

#### 3.1 Introducción

El Aeropuerto de A Coruña pertenece a la Región Centro-Norte de Navegación Aérea. En las proximidades del aeropuerto se hallan las zonas LED80 GABEIRAS (El Ferrol), LED81 SISARGAS (A Coruña) y LED 83 STA. CRUZ DE PARGA (Lugo), calificadas como Zonas Peligrosas en el AIP España, y la zona LER76 EL FERROL Sectores E y W, calificada como Zona Restringida en el AIP España.

#### 3.2 Área de jurisdicción de A Coruña

El Aeropuerto de A Coruña está integrado dentro del FIR/UIR Madrid, disponiendo para realizar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias.

- Área de Control (TMA Galicia).

El servicio de control dentro del TMA es suministrado por el TACC Santiago.

- Zona de Control (A Coruña CTR).

El servicio de control dentro del CTR es suministrado por A Coruña TWR.

El sector aéreo más restrictivo de los que pueden afectar al espacio aéreo de A Coruña tiene unos valores de referencia de capacidad de espacio aéreo de 20 operaciones a la hora (ATC Enaire S-15; valores de capacidad compartida con los aeropuertos de Vigo y Santiago).

La capacidad declarada del prestador actual del servicio ATC TWR es de 10 operaciones/hora en valores globales y 8 operaciones/hora en salidas y llegadas respectivamente.

#### 3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada

Los procedimientos reglamentarios para llegadas normalizadas por instrumentos que se encuentran publicados en el AIP España para el Aeropuerto de A Coruña son los siguientes:

##### 3.3.1 Pista 03

- Llegada FORNO DOS JULIETT (FORNO2J)
- Llegada KORAV DOS JULIETT (KORAV2J)
- Llegada LOMDA DOS ALFA (LOMDA2A)
- Llegada MEGAT DOS JULIETT (MEGAT2J)
- Llegada ROXER DOS JULIETT (ROXER2J)

##### 3.3.2 Pista 21

- Llegada FORNO TRES KILO (FORNO3K)
- Llegada FORNO DOS MIKE (FORNO2M)
- Llegada KORAV DOS KILO (KORAV2K)
- Llegada KORAV DOS MIKE (KORAV2M)
- Llegada LOMDA DOS BRAVO (LOMDA2B)
- Llegada MEGAT DOS KILO (MEGAT2K)
- Llegada MEGAT DOS MIKE (MEGAT2M)

- Llegada ROXER DOS KILO (ROXER2K)

También existen, exclusivamente para la pista 21 y bajo autorización ATC, cartas de llegada por instrumentos con descenso continuo (CDA).

### 3.4 Aproximación final al aeropuerto

En el AIP España están publicadas las cartas de aproximación por instrumentos siguientes:

- ILS Z RWY 21
- ILS Y RWY 21
- LOC Z RWY 21
- LOC Y RWY 21
- VOR RWY 21
- NDB RWY 21

También existen procedimientos VFR publicados.

### 3.5 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI, que se encuentran publicadas en el AIP España para el Aeropuerto de A Coruña, son las siguientes:

#### 3.5.1 Pista 03

- Salida FORNO TRES DELTA (FORNO3D)
- Salida KORAV TRES DELTA (KORAV3D)
- Salida MEGAT TRES DELTA (MEGAT3D)
- Salida ROXER TRES DELTA (ROXER3D)
- Salida de Contingencia

#### 3.5.2 Pista 21

- Salida FORNO TRES CHARLIE (FORNO3C)
- Salida KORAV TRES CHARLIE (KORAV3C)
- Salida MEGAT TRES CHARLIE (MEGAT3C)
- Salida ROXER TRES CHARLIE (ROXER3C)
- Salida de Contingencia

## 4 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual**

### 4.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas**

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña fueron actualizadas por Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero (B.O.E. núm. 64, de 14 de marzo de 1996). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de

vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

Tal y como se recoge en el documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes son los siguientes:

- A Coruña
- A Laracha
- Ares
- Arteixo
- Abegondo
- Bergondo
- Betanzos
- Cabanas
- Cambre
- Carral
- Cerceda
- Culleredo
- Fene
- Ferrol
- Miño
- Mugardos
- Narón
- Neda
- Oleiros
- Oza- Cesuras (término municipal derivado de la fusión de los municipios de Oza Dos Ríos y Cesuras)
- Pontedeume
- Sada
- San Sadurniño
- Valdoviño

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración 2.27.

Ilustración 2.27- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña correspondientes al estado actual.

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres de la situación actual, pertenecientes a la provincia de A Coruña, son los siguientes:

- A Coruña
- Abegondo
- Ares
- Arteixo
- Bergondo
- Cabanas
- Cambre
- Carral
- Cerceda
- Culleredo
- Fene
- Ferrol
- Miño
- Mugarbos
- Narón
- Neda
- Oleiros
- Oza-Cesuras
- Pontedeume
- Sada
- San Sadurniño
- Valdoviño

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración 2.28.

**Ilustración 2.28.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual**



## 4.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

En el momento de redacción del presente Plan Director el Aeropuerto de A Coruña no tiene establecidas unas Servidumbres Aeronáuticas Acústicas.

No obstante, lo anterior, en el Documento III se hace una descripción exhaustiva de los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2077, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio. De esta forma, incluyen las huellas acústicas de la situación actual en los distintos periodos.

Ilustración 2.29.- Huellas acústicas de la situación actual. Periodo día (7-19h)

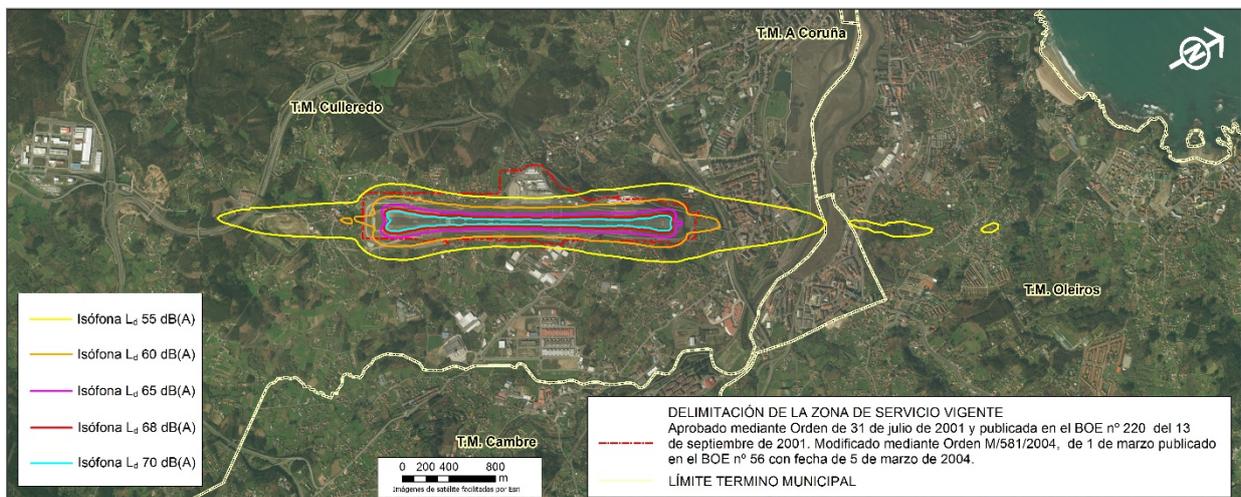


Ilustración 2.30- Huellas acústicas de la situación actual. Periodo tarde (19-23h)

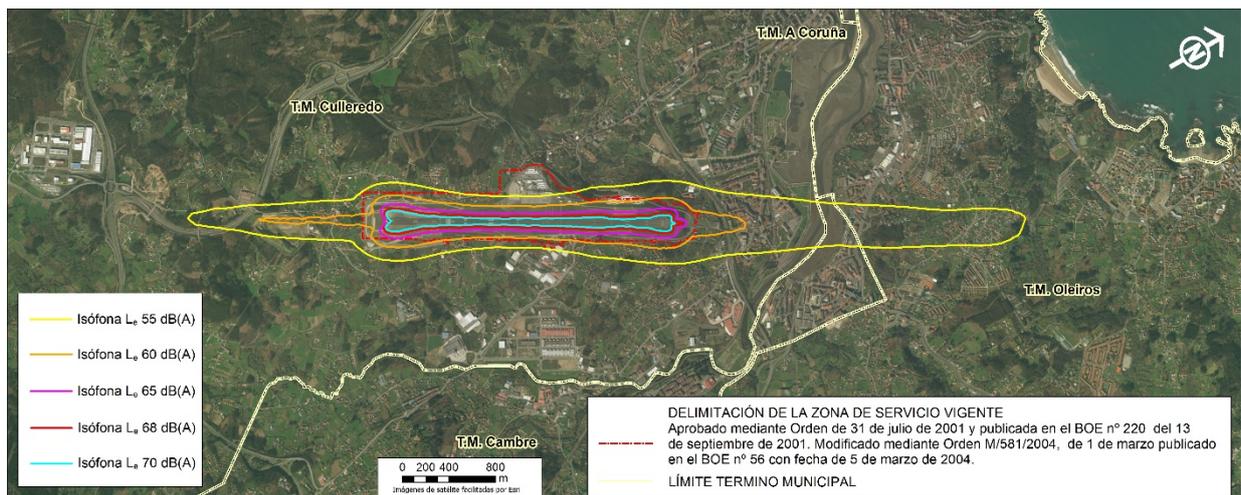
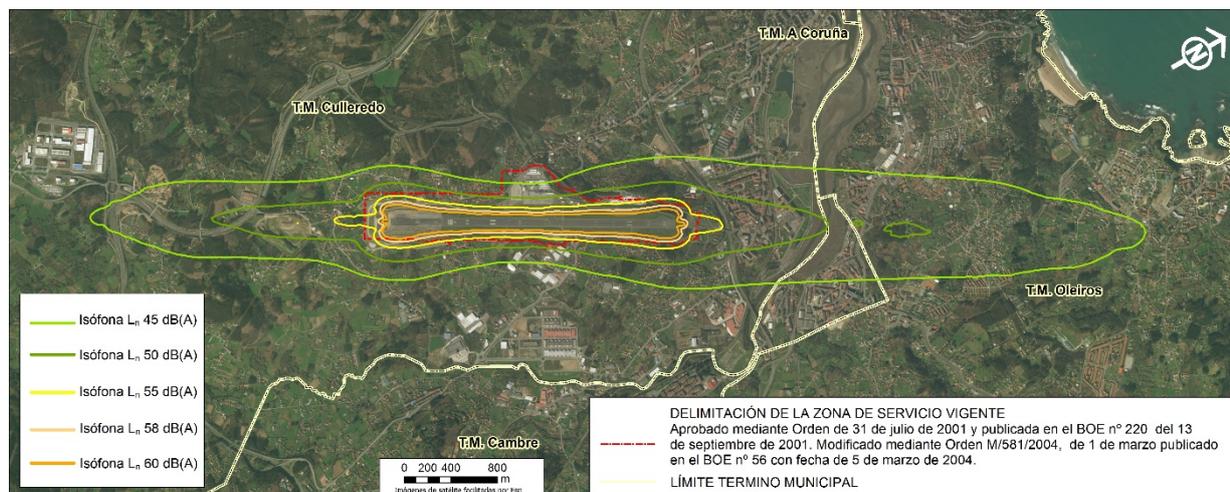


Ilustración 2.31- Huellas acústicas de la situación actual. Periodo noche (23-7 h)



## 5 Infraestructuras de acceso

### 5.1 Accesos por carretera

El Aeropuerto de A Coruña está ubicado en el término municipal de Culleredo, a unos 8 km al sur de la ciudad de A Coruña. El acceso al aeropuerto se realiza desde una rotonda hasta la que llegan dos ramales de un carril por sentido, uno que enlaza con la N-550 (vía que comunica A Coruña con Vigo y que también es de un carril por sentido) y otro con la autovía A-6 (que enlaza A Coruña con Madrid y el resto de la península).

Próxima al aeropuerto se encuentra también la autopista de peaje AP-9, uno de los ejes más importantes de Galicia, que une A Coruña con Ferrol, Santiago de Compostela, Vigo y Tuy. La AP-9 enlaza con la N-550 en el enlace de O Burgo pero no existe conexión directa con el aeropuerto.

Considerando el método descrito en el *Highway Capacity Manual Ed.2000 de la Transportation Research Board* estadounidense, la capacidad de los accesos por carretera al aeropuerto es de 3.060 vehículos/hora.

### 5.2 Accesos por ferrocarril

No es posible acceder directamente por ferrocarril al aeropuerto. Las paradas más cercanas son O Burgo y Cambre, a 3 km y 6 km respectivamente.

### 5.3 Accesos por autobús

La línea 4051 A Coruña – Aeropuerto presta un servicio que une A Coruña (Jardines de Méndez Nuñez) con el aeropuerto.

## 6 Análisis del tráfico

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico aéreo del Aeropuerto de A Coruña. Se ha escogido como periodo de estudio el comprendido entre los años 2005 y 2015, último año con datos disponibles en el momento de inicio de la tramitación de este Plan Director.

Si bien, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

Se ha añadido un último punto donde se realiza un análisis del tráfico aeroportuario en el período 2016-2019, con el objeto de corroborar que tanto la prognosis realizada como el desarrollo previsible que se deriva en los capítulos siguientes de la memoria de este Plan Director sigue manteniendo toda su validez.

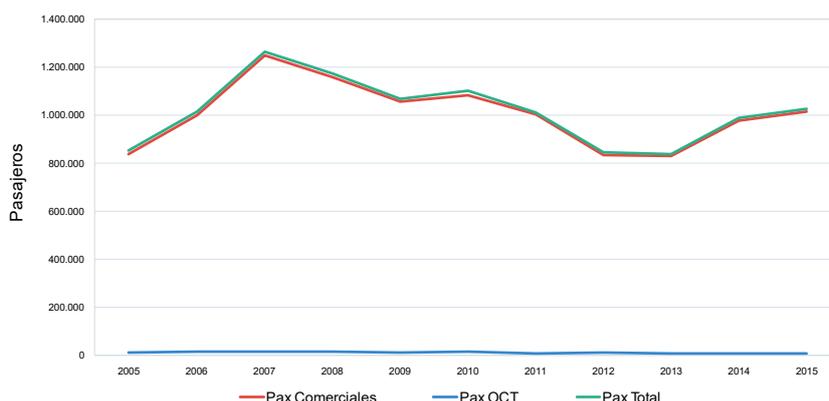
### 6.1 Estructura y análisis del tráfico

El Aeropuerto de A Coruña es un aeropuerto principalmente comercial. En 2015 operó 1.017.044 pasajeros comerciales, lo que representa el 99,16% del tráfico total de pasajeros, mientras que el 0,84% restante corresponde a pasajeros de Otras Clases de Tráfico (OCT). Los tránsitos registrados en los últimos años en esta instalación no resultan relevantes para el tráfico global registrado, según se puede comprobar en la Tabla 2.12 y la Ilustración 2.32.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico de pasajeros por Clase de Tráfico

Año	Comercial	Tránsitos	OCT	TOTAL
2005	838.835	279	13.208	852.322
2006	999.809	339	14.691	1.014.839
2007	1.251.597	3	15.195	1.266.795
2008	1.161.083	19	13.868	1.174.970
2009	1.056.239	5	12.579	1.068.823
2010	1.085.724	0	15.484	1.101.208
2011	1.003.161	160	9.479	1.012.800
2012	834.641	0	10.811	845.452
2013	831.435	2	8.400	839.837
2014	979.393	2	9.454	989.153
2015	<b>1.017.044</b>	<b>12</b>	<b>8.632</b>	<b>1.025.688</b>

Ilustración 2.32. Evolución del tráfico de pasajeros por Clase de Tráfico

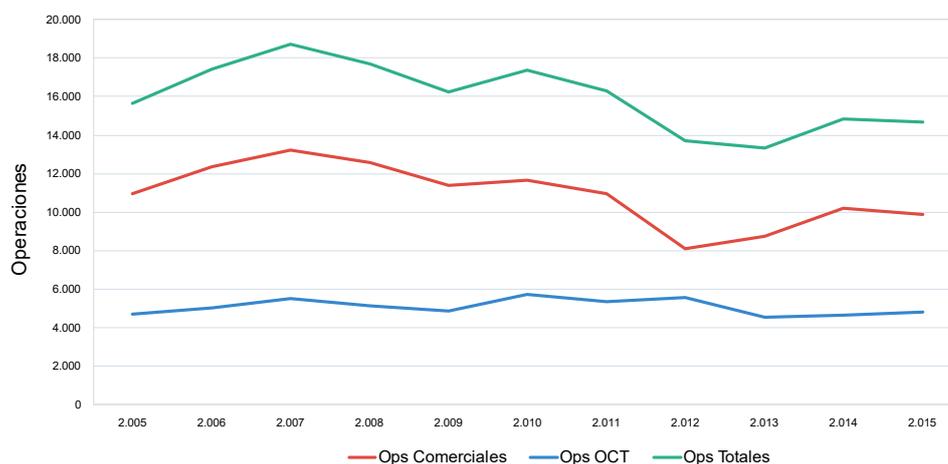


En cuanto a aeronaves, en la Tabla 2.13 y la Ilustración 2.33 se puede observar que durante el año 2015 las aeronaves comerciales representaron el 67,1% del tráfico total de aeronaves del aeropuerto, correspondiendo el 32,9% restante a aeronaves OCT.

Tabla 2.13.- Evolución del tráfico de aeronaves por Clase de Tráfico

Año	Comercial	OCT	TOTAL
2005	10.929	4.696	15.625
2006	12.371	5.035	17.406
2007	13.239	5.491	18.730
2008	12.588	5.131	17.719
2009	11.374	4.862	16.236
2010	11.642	5.736	17.378
2011	10.945	5.338	16.283
2012	8.123	5.570	13.693
2013	8.743	4.563	13.306
2014	10.181	4.634	14.812
2015	<b>9.856</b>	<b>4.826</b>	<b>14.682</b>

Ilustración 2.33.- Evolución del tráfico de aeronaves por Clase de Tráfico



## 6.2 Tráfico comercial

### 6.2.1 Evolución del tráfico

El tráfico comercial de pasajeros experimentó una tendencia creciente hasta el año 2007 con crecimientos de más del 19% y el 25% en los años 2006 y 2007, respectivamente. En el período 2008-2012 registró una caída considerable del tráfico presentando en 2012 y 2013 valores similares a los registrados en 2005. No obstante, en los 2 últimos años ha registrado una clara tendencia al alza con crecimientos aproximados del 18% en 2014 y el 4% en 2015.

Se observa que la evolución del tráfico de aeronaves comerciales a lo largo del periodo de estudio ha sido similar a la de los pasajeros comerciales con un máximo de operaciones en el año 2007 y una fuerte caída en el tráfico registrado en el período 2008-2012. A partir de 2012 el número de operaciones comerciales se ha ido recuperando ligeramente registrándose en los dos últimos años en torno a las 10.000 operaciones comerciales anuales.

A lo largo de todo el periodo de estudio el tráfico comercial es regular casi en su totalidad, suponiendo este segmento valores entorno al 99% de los pasajeros comerciales. En relación a las aeronaves, este segmento

se sitúa en torno al 93% en el período de estudio. Los valores registrados se muestran en la Tabla 2.14 y en la Tabla 2.15.

Tabla 2.14.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por Servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	Otros Servicios comerciales	% Comercial	Total Comercial
2005	834.158	99,44%	4.672	0,56%	5	0,00%	838.835
2006	994.605	99,48%	5.197	0,52%	7	0,00%	999.809
2007	1.242.257	99,25%	9.330	0,75%	10	0,00%	1.251.597
2008	1.151.831	99,20%	9.247	0,80%	5	0,00%	1.161.083
2009	1.048.562	99,27%	7.667	0,73%	10	0,00%	1.056.239
2010	1.078.415	99,33%	7.178	0,66%	131	0,01%	1.085.724
2011	998.302	99,52%	4.658	0,46%	205	0,02%	1.003.161
2012	830.748	99,53%	3.818	0,46%	75	0,01%	834.641
2013	824.419	99,16%	7.001	0,84%	15	0,00%	831.435
2014	972.571	99,30%	6.820	0,70%	2	0,00%	979.393
2015	<b>1.005.373</b>	<b>98,85%</b>	<b>11.671</b>	<b>1,15%</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>	<b>1.017.044</b>

Tabla 2.15.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por Servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	OS comerciales	% Comercial	Total Comercial
2005	10.132	92,71%	634	5,80%	163	1,49%	10.929
2006	11.475	92,76%	692	5,59%	204	1,65%	12.371
2007	12.193	92,10%	778	5,88%	268	2,02%	13.239
2008	11.595	92,11%	763	6,06%	230	1,83%	12.588
2009	10.661	93,73%	590	5,19%	123	1,08%	11.374
2010	10.861	93,29%	633	5,44%	148	1,27%	11.642
2011	10.206	93,25%	611	5,58%	128	1,17%	10.945
2012	7.426	91,42%	561	6,91%	136	1,67%	8.123
2013	8.089	92,52%	540	6,18%	114	1,30%	8.743
2014	9.511	93,42%	515	5,06%	155	1,52%	10.181
2015	<b>9.176</b>	<b>93,10%</b>	<b>523</b>	<b>5,31%</b>	<b>157</b>	<b>1,59%</b>	<b>9.856</b>

En cuanto a la evolución del tráfico comercial dividido en nacional e internacional, en la Tabla 2.16 se puede observar que el tráfico internacional de pasajeros experimentó un enorme crecimiento en 2006 multiplicándose casi por nueve respecto al año anterior, debido al establecimiento de la ruta a Londres de Iberia. Desde entonces ha venido creciendo hasta 2011, momento en el que se produjo un retroceso hasta volver a valores en el entorno de los 100.000 pasajeros anuales. En los últimos 3 años este tipo de tráfico se ha ido recuperando hasta alcanzar valores próximos al máximo alcanzado en 2011.

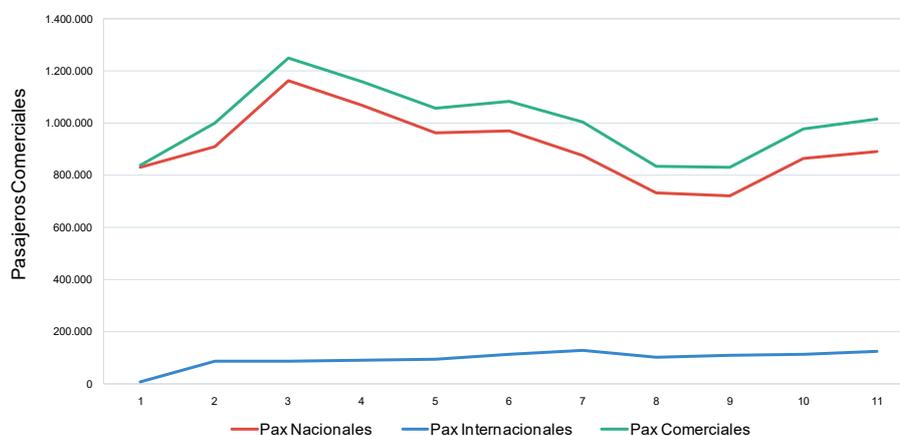
El tráfico nacional por su parte ha tenido una evolución similar a la del tráfico total de pasajeros comerciales, debido a que ese segmento ha supuesto entorno al 92-93% del total a lo largo de todo el periodo de estudio. Inicialmente se produjo un continuo crecimiento hasta 2007, año en que se alcanzó el máximo de tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto. A partir de ese año, este tipo de tráfico ha experimentado un

retroceso casi continuo en el número de pasajeros (salvo por un mínimo crecimiento en 2010) hasta alcanzar un mínimo de tráfico en 2013. Así, de 2007 a 2013 el aeropuerto perdió más de un tercio de sus pasajeros nacionales. No obstante, en los 2 últimos años cambia esta tendencia evidenciándose un claro incremento en el tráfico comercial nacional de pasajeros (en este período este tipo de tráfico se incrementó respecto de 2013 aproximadamente un 24%).

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros nacionales e internacionales

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2005	829.873	48,27%	8.962	-33,14%	838.835	46,37%
2006	911.267	9,81%	88.542	887,97%	999.809	19,19%
2007	1.163.370	27,67%	88.227	-0,36%	1.251.597	25,18%
2008	1.070.440	-7,99%	90.643	2,74%	1.161.083	-7,23%
2009	961.522	-10,18%	94.717	4,49%	1.056.239	-9,03%
2010	971.654	1,05%	114.070	20,43%	1.085.724	2,79%
2011	874.571	-9,99%	128.590	12,73%	1.003.161	-7,60%
2012	731.210	-16,39%	103.431	-19,57%	834.641	-16,80%
2013	720.457	-1,47%	110.978	7,30%	831.435	-0,38%
2014	866.501	20,27%	112.892	1,72%	979.393	17,80%
2015	<b>892.946</b>	<b>3,05%</b>	<b>124.098</b>	<b>9,93%</b>	<b>1.017.044</b>	<b>3,84%</b>

Ilustración 2.34.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros nacionales e internacionales



En cuanto al tráfico de aeronaves comerciales, en la Tabla 2.17 se puede observar que, al igual que pasa con el tráfico de pasajeros, el crecimiento presentado es similar al del tráfico comercial nacional.

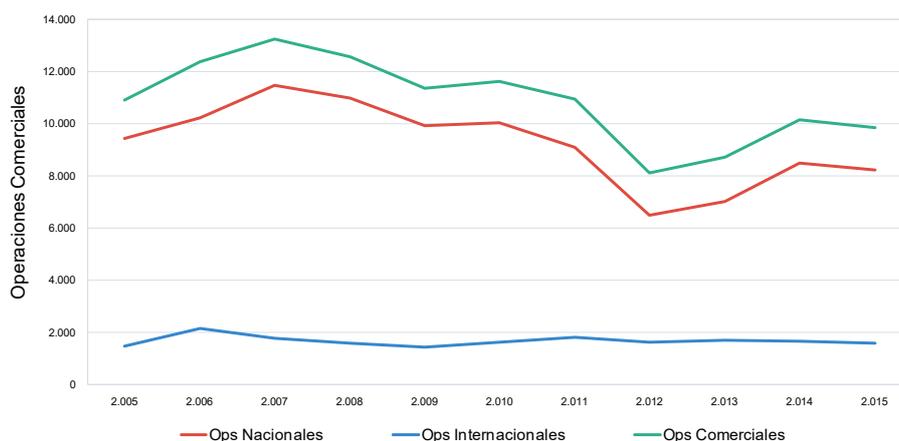
Tabla 2.17.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves nacionales e internacionales

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2005	9.435	51,64%	1.494	-5,02%	10.929	40,21%
2006	10.223	8,35%	2.148	43,78%	12.371	13,19%
2007	11.473	12,23%	1.766	-17,78%	13.239	7,02%
2008	10.997	-4,15%	1.591	-9,91%	12.588	-4,92%
2009	9.934	-9,67%	1.440	-9,49%	11.374	-9,64%
2010	10.030	0,97%	1.612	11,94%	11.642	2,36%
2011	9.117	-9,10%	1.826	13,28%	10.945	-5,99%
2012	6.511	-28,58%	1.612	-11,72%	8.123	-25,78%
2013	7.040	8,12%	1.703	5,65%	8.743	7,63%
2014	8.516	20,97%	1.665	-2,23%	10.181	16,45%
2015	<b>8.252</b>	<b>-3,10%</b>	<b>1.604</b>	<b>-3,66%</b>	<b>9.856</b>	<b>-3,19%</b>

Así el tráfico nacional de aeronaves comerciales ha presentado de 2005 a 2014 una tendencia en los crecimientos registrados similar a la tendencia que ha presentado el tráfico nacional de pasajeros. Como excepción a este tipo de comportamiento, en el último año 2015 las operaciones registradas han caído un 3,1% mientras que el tráfico de pasajeros se ha incrementado en un 3,1%. Esta variación está provocada principalmente por la disminución en el número de operaciones de las compañías menos relevantes en este aeropuerto.

En el período de estudio el tráfico internacional de aeronaves ha presentado unos crecimientos más aleatorios que, en algunos períodos no mantienen la tendencia de los crecimientos en el tráfico de pasajeros correspondiente. Los máximos y mínimos registrados en este período en este tipo de tráfico se produjeron en 2006 y 2009 respectivamente; en los últimos 4 años el número de operaciones internacionales registradas ha presentado pocas variaciones registrando valores en el entorno de las 1.650 operaciones anuales.

Ilustración 2.35.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves nacionales e internacionales



La mayor parte del tráfico internacional tiene como origen/destino la UE (el 97% de los vuelos comerciales internacionales registrado en 2015 y casi la totalidad de los pasajeros internacionales transportados fueron de la Unión Europea). Excluyendo España, los países de origen/destino con mayor número de operaciones en conexión con el aeropuerto de A Coruña son Reino Unido, Portugal y Francia. Así, en 2015, el 99,6% de

los pasajeros comerciales internacionales y el 94,4% de las operaciones comerciales internacionales registradas en A Coruña se llevaron a cabo con alguno de estos 3 países.

En lo que se refiere a rutas, cabe destacar que los destinos mayoritariamente operados han presentado muy pocas variaciones.

De estos destinos, la ruta que históricamente ha registrado un mayor volumen de tráfico es la conexión con el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. A lo largo de los 3 últimos años el % de tráfico comercial registrado en esta ruta respecto del total del aeropuerto se ha mantenido bastante regular de modo que en este período el tráfico comercial de pasajeros de esta ruta ha representado entorno al 54% del tráfico comercial de pasajeros y el 56% de las operaciones comerciales de A Coruña.

La siguiente ruta por volumen de pasajeros y operaciones es la conexión con el Aeropuerto de J.T. Barcelona-El Prat. Al igual que ocurre con la ruta operada con Madrid, a lo largo de los 3 últimos años el % de tráfico comercial registrado en esta ruta respecto del total del aeropuerto se ha mantenido bastante regular de modo que en este período el tráfico comercial de pasajeros de esta ruta ha representado entorno al 20% del tráfico comercial de pasajeros y el 14,5% de las operaciones comerciales de A Coruña.

La tercera ruta en volumen de tráfico comercial es internacional, concretamente la conexión de A Coruña con el Aeropuerto de Londres-Heathrow, registrando en este último año, 2015, un total de 104.004 pasajeros y 717 operaciones, que representan el 10,2% y el 7,3% del tráfico comercial de pasajeros y aeronaves respectivamente de este aeropuerto en dicho año.

A modo de ejemplo, en la Tabla 2.18 se recogen los aeropuertos que han registrado en 2015 un mayor tráfico de pasajeros comerciales en conexiones con el Aeropuerto de A Coruña.

Tabla 2.18.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por rutas en 2015

Ruta	Pasajeros Comerciales	%
A.S. Madrid-Barajas	554.441	54,5%
J.T. Barcelona-El Prat	202.878	19,9%
Londres / Heathrow	104.004	10,2%
Sevilla	65.035	6,4%
Bilbao	29.602	2,9%
Tenerife Norte/ Los Rodeos	16.793	1,7%
Lisboa	14.076	1,4%
Gran Canaria	11.457	1,1%
Paris /Orly	5.084	0,5%
Alicante-Elche	5.003	0,5%
Otros	8.671	0,9%
<b>TOTAL</b>	<b>1.017.044</b>	<b>100,00%</b>

De igual modo la Tabla 2.19 recoge los destinos comerciales mayormente operados en 2015 con origen o destino el Aeropuerto de A Coruña.

Tabla 2.19.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por rutas en 2015

Ruta	Aeronaves Comerciales	%
Madrid-Barajas Adolfo Suárez	5511	55,9%
Barcelona-El Prat	1395	14,2%
Londres / Heathrow	717	7,3%
Lisboa	594	6,0%
Sevilla	484	4,9%
Bilbao	327	3,3%
Tenerife Norte/ Los Rodeos	125	1,3%
Santiago	95	1,0%
Gran Canaria	80	0,8%
Paris /Orly	80	0,8%
Otros	448	4,5%
<b>TOTAL</b>	<b>9.856</b>	<b>100,00%</b>

En lo que respecta a las compañías comerciales, destacan Vueling Airlines que transportó 437.043 pasajeros en 2015 en A Coruña (43% de los pasajeros comerciales registradas en este aeropuerto en dicho año) e Iberia con 314.649 pasajeros (30,9% de los pasajeros comerciales). A éstas les siguen Air Europa, con 247.158 pasajeros (24,3% de los pasajeros comerciales) y, ya en menor medida, Tap Air Portugal con 14.066 pasajeros (1,4% de los pasajeros comerciales) y Air Nostrum, L.A. Mediterraneo con 2.566 pasajeros (0,3% de los pasajeros comerciales).

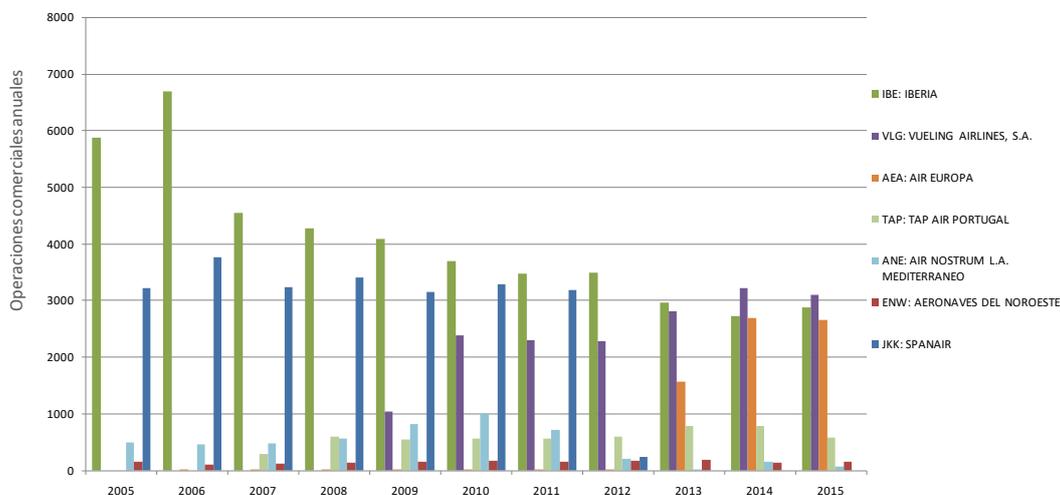
El número de pasajeros comerciales registrados en A Coruña en 2015 por otras compañías distintas a las anteriores asciende a 1.533 (0,15% de los pasajeros comerciales que registró este aeropuerto en 2015)

En cuanto al tráfico comercial de aeronaves, la situación en 2015 es similar a la que se da en pasajeros, aunque el tráfico está algo más repartido, como cabe esperar en un aeropuerto con un % tan elevado de tráfico regular. Así destacan en primer lugar Vueling, con 3.110 operaciones (31,6% de las operaciones comerciales del aeropuerto en dicho año), Iberia, con 2.875 operaciones (un 29,2% de las operaciones comerciales), Air Europa, con 2.658 operaciones (27,0% de las operaciones comerciales) y Tap Air Portugal, con 588 operaciones (un 6,0%). A continuación de estas figuran las compañías Aeronaves del Noroeste con 150 operaciones, en su mayoría prestando servicios de ambulancia, y la compañía Tag Aviación España, S.A. con 119 operaciones, todas ellas prestando servicios de aerotaxi o de posicionamiento.

Las operaciones comerciales registradas en A Coruña en 2015 operadas por otras compañías de menor calado distintas a las citadas en el párrafo anterior, han representado un 3,6% de las operaciones comerciales de este aeropuerto en 2015.

La Ilustración 2.36 muestra la evolución que a lo largo del período 2005-2015 han presentado las principales compañías que han operado vuelos comerciales en el Aeropuerto de A Coruña.

Ilustración 2.36.- Evolución de las principales compañías comerciales 2005-2015



Destacar que hasta el año 2012 de su desaparición, la compañía Spanair era la tercera compañía que más movimientos comerciales operaba en este aeropuerto.

### 6.2.2 Participación en el tráfico nacional

En el periodo 2005-2015 el porcentaje de participación del tráfico comercial de pasajeros del Aeropuerto de A Coruña sobre el tráfico total comercial de pasajeros del conjunto de aeropuertos españoles de la red de Aena SME, S.A. ha sido poco representativo, con valores entre el 0,43% y el 0,57% (0,49% en el último año, 2015). En el caso de los pasajeros nacionales el porcentaje este porcentaje se incrementa por encima del doble (1,44% en 2015), mientras que para los pasajeros internacionales se mantiene siempre en torno al 0,1%.

En el tráfico de aeronaves comerciales, la participación del aeropuerto de A Coruña sobre el conjunto de los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A. ha sido similar, aunque ligeramente superior, a la de los pasajeros, con valores entre el 0,48% y el 0,63% (0,59% en el último año, 2015). Las aeronaves nacionales supusieron entre el 0,87% y el 1,09%, incrementándose este porcentaje hasta 2010 y reduciéndose posteriormente, mientras que las aeronaves internacionales se mantuvieron entre el 0,17% y el 0,22%.

### 6.2.3 Parámetro Pasajero/Aeronave

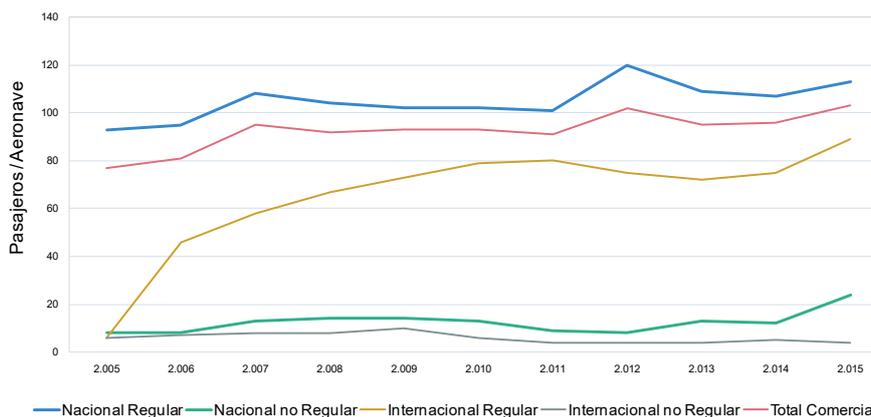
La Tabla 2.20 recoge el parámetro Pasajero/Aeronave registrados en el período 2005-2015 en el Aeropuerto de A Coruña según el tipo de tráfico para los segmentos regulares y no regulares.

Estos mismos datos se representan en la Ilustración 2.37.

Tabla 2.20.- Evolución del parámetro pasajero/aeronave

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internacional Regular	Internacional no Regular	Total Comercial
2005	93	8	6	6	77
2006	95	8	46	7	81
2007	108	13	58	8	95
2008	104	14	67	8	92
2009	102	14	73	10	93
2010	102	13	79	6	93
2011	101	9	80	4	91
2012	120	8	75	4	102
2013	109	13	72	4	95
2014	107	12	75	5	96
2015	113	24	89	4	103

Ilustración 2.37.- Evolución del parámetro pasajero/aeronave por tipo de segmento



El valor de este parámetro registrado en el tráfico nacional muestra una ligera tendencia ascendente, tanto en el segmento regular como en el no regular.

El comportamiento del parámetro pasajero/aeronave en el caso del segmento internacional no regular se mantiene bastante estable si bien, en el caso del tráfico regular, ha experimentado un apreciable aumento a lo largo del período en estudio.

Por otra parte, dado el predominio del tráfico nacional regular sobre el resto, se aprecia que la evolución del factor pasajero/aeronave de este segmento es sensiblemente similar a la del total comercial.

#### 6.2.4 Estacionalidad del tráfico

La Ilustración 2.38 y la Ilustración 2.39 muestran el tráfico mensual de pasajeros y aeronaves comerciales, respectivamente, en el período 2005-2015. Se puede observar un ligero comportamiento estacional de los pasajeros comerciales, con mayores volúmenes de tráfico en los meses de julio y septiembre, seguidos de mayo, junio, agosto y octubre.

El comportamiento estacional de las aeronaves comerciales es menos marcado, aunque en los últimos años se aprecia un ligero aumento en el segundo trimestre del año y un descenso atenuado en agosto. Este repunte estival también se produce por segmentos de tráfico.

Ilustración 2.38.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros

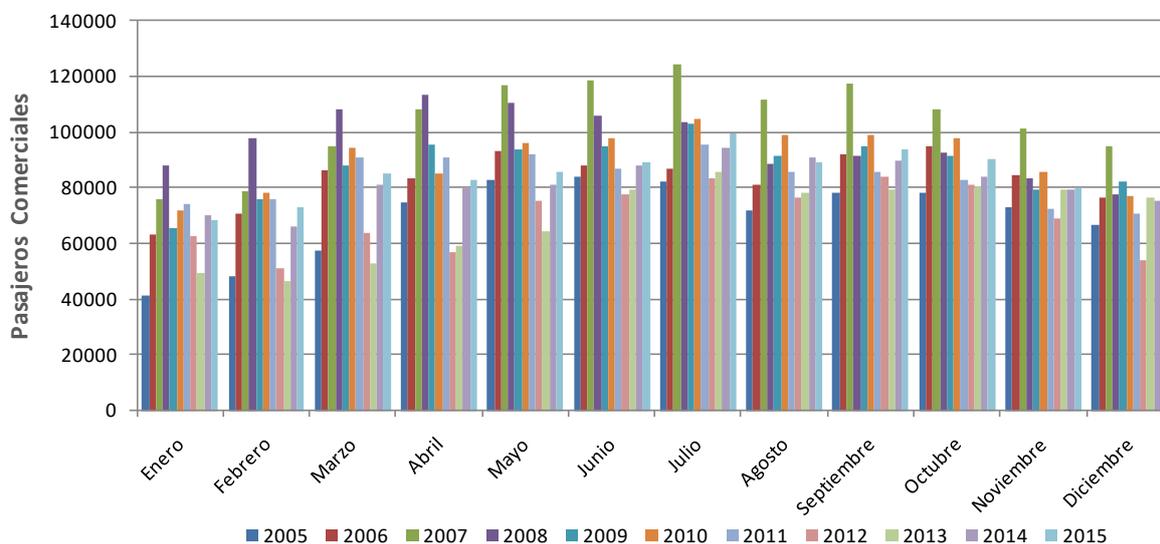
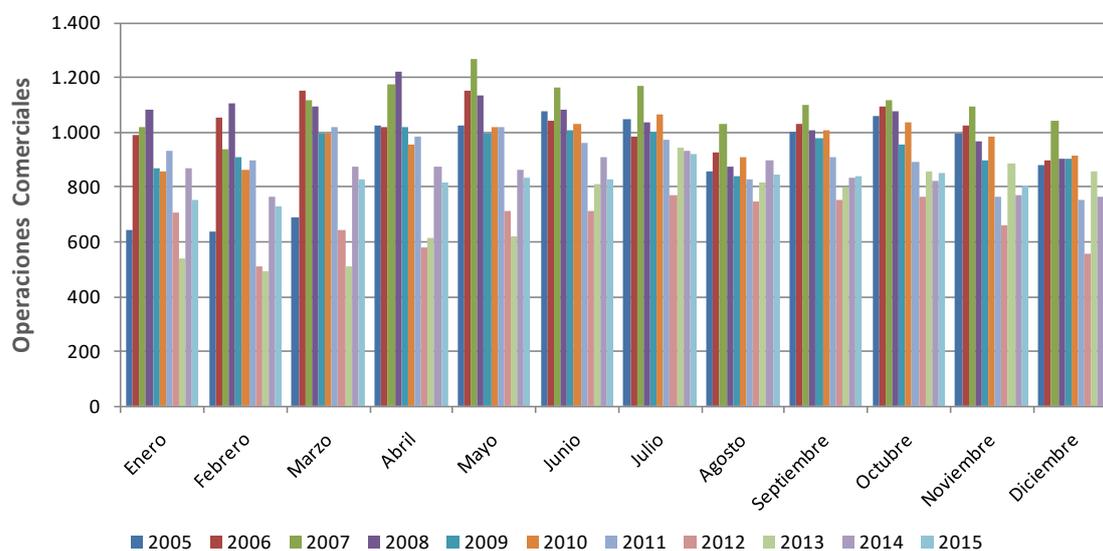


Ilustración 2.39.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves



## 6.2.5 Flota usuaria

La Tabla 2.21 recoge el tamaño de la flota usuaria (comercial + OCT) del Aeropuerto de A Coruña en el último año, 2015.

Tabla 2.21.- Tamaño de aeronave

Letra de Clave de Referencia	Operaciones Totales	%
A	3.223	21,95%
B	487	3,32%
C	9.432	64,24%
H	1.510	10,28%
Desconocidos	30	0,20%
<b>Total</b>	<b>14.682</b>	<b>100,00%</b>

La Tabla 2.22 recoge la tipología mínima de los estacionamientos precisos para atender estas operaciones.

Tabla 2.22.- Tamaño de los estacionamientos

Nº de Clave de Referencia	Operaciones Totales	%
V	295	2,01%
VI	5.776	39,34%
VII	2.813	19,16%
VIII	4.258	29,00%
H	1.510	10,28%
Desconocidos	30	0,20%
<b>Total</b>	<b>14.682</b>	<b>100,00%</b>

Atendiendo exclusivamente al tráfico comercial, en la Tabla 2.23 se describen las operaciones registradas por modelo de aeronave y el número de clave de referencia de cada uno de ellos. Se comprueba que el Airbus A320, con 3.762 operaciones (un 38,17% del tráfico comercial de aeronaves) fue el avión comercial que más operó en el aeropuerto durante el año 2015. Le siguieron el Embraer ERJ-195, Legacy 1000, con 2.578 operaciones (un 26,16% de los movimientos comerciales) y el Airbus A319, con 1.928 operaciones (un 19,56% de los movimientos comerciales), respectivamente.

Tabla 2.23.- Tráfico comercial de operaciones en 2015 por tipo de aeronave

Tipo de Avión	Operaciones Comerciales	Nº de clave	%
AIRBUS A320	3.762	VI	38,17%
Embraer ERJ-195, Legacy 1000	2.578	VII	26,16%
AIRBUS A319	1.928	VI	19,56%
ATR 42-300/320/500/600	592	VIII	6,01%
AIRBUS A321	295	V	2,99%
Familia CESSNA CITATION	274	VIII	2,78%
Familia Gulfstream Aerosp G1159 II/III/IV/V	114	VIII	1,16%
BOEING B737-800W	80	VI	0,81%
CANADAIR REGIONAL JET 200/900	76	VIII	0,77%
Familia DASSAULT FALCON	44	VIII	0,45%
Resto	113	-	1,15%
<b>TOTAL</b>	<b>9.856</b>	<b>-</b>	<b>100,00%</b>

Del estudio de la flota comercial durante el periodo 2005-2015, se obtiene que el porcentaje de operaciones realizadas con A319 y A320 ha ido incrementándose a lo largo de los años a medida que el volumen de operaciones realizadas con MD87 se reducía considerablemente hasta desaparecer en 2012.

La aeronave más empleada en los últimos años ha sido el A320 que es operado por parte de las compañías Vueling e Iberia; le sigue el Embraer ERJ-195, Legacy 1000, operado por parte de la compañía Air Europa.

De acuerdo con lo anterior, las aeronaves comerciales que predominan en el aeropuerto corresponden mayoritariamente a puestos de estacionamiento tipo VI (A320, A319, B737-800) habiéndose asentado la distribución de estos, alrededor del 60% del tráfico comercial. Les siguen los tipo VII (Embraer ERJ-195) con aproximadamente un 26% del tráfico comercial y los tipo VIII con aproximadamente un 12% (ATR-42, Cessna Citation, Gulfstream Aerosp G1159D, CRJ-200/900). Las operaciones con aeronaves de mayor tamaño corresponden a los vuelos con aeronaves tipo V (A321) que representan aproximadamente el 3% de los vuelos comerciales de este aeropuerto.

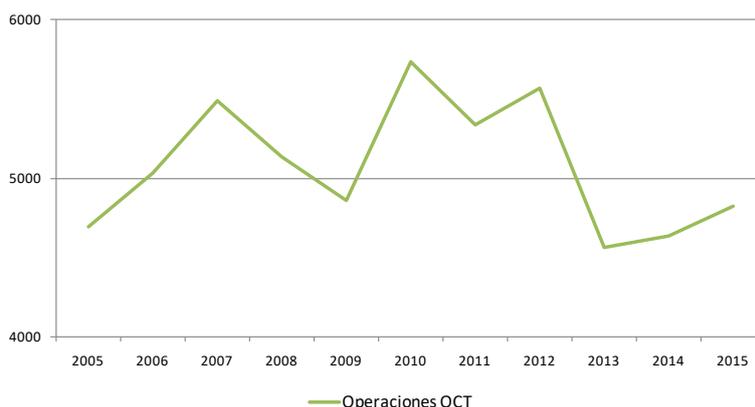
### 6.3 Tráfico de otras clases de tráfico

La Ilustración 2.40 muestra la evolución de las operaciones de Otras Clases de Tráfico (OCT) en el periodo de estudio. Como se puede observar, desde 2005 este tráfico presentó una ligera tendencia ascendente hasta alcanzar en 2010 el máximo del período en estudio. Entre 2010 y 2012 permaneció más o menos estable, pero en 2013 la caída en el número de vuelos privados registrados provocó un descenso bastante acusado (aproximadamente un 18%) en los vuelos OCT registrados en esta instalación.

En los 2 últimos años, las operaciones OCT registradas se han estabilizado presentando una ligera tendencia ascendente.

Analizando en detalle los servicios OCT operados en este aeropuerto se observa que los vuelos OCT operados han pasado de ser principalmente vuelos privados (en 2010 representaron un 56% del tráfico OCT registrado), a ser predominantemente vuelos de docencia, de Estado y del SAR (estos 3 tipos de servicios representaron en 2015 el 49%, 17% y 14% respectivamente de las operaciones OCT de este aeropuerto).

Ilustración 2.40.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT



### 6.4 Tráfico en períodos punta y valores de diseño

#### 6.4.1 Pasajeros Día Punta (PDP)

Los pasajeros día punta, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En el año 2015 este día fue el 28 de mayo con 4.302 pasajeros comerciales.

#### 6.4.2 Pasajeros Hora Punta (PHP)

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Se calculan tres parámetros: respecto al total comercial, en llegadas y en salidas.

Para el año 2015 el valor de PHP se dio el 7 de agosto a las 18 horas y supuso un total de 910 pasajeros, el valor de PHP en llegadas se dio el 17 de julio a las 18 horas y supuso un total de 649 pasajeros y el valor de PHP en salidas se dio el 19 de junio a las 19 horas y supuso un total de 532 pasajeros.

#### 6.4.3 Pasajeros Hora Diseño (PHD)

La Tabla 2.24 recoge los tráficos de pasajeros comerciales punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.24.- Resumen tráficos comerciales de pasajeros punta y de diseño 2015

Año	PHP	PHP <sub>lleg</sub>	PHP <sub>sal</sub>	PHD	PHD <sub>lleg</sub>	PHD <sub>sal</sub>
2015	910	649	532	584	398	398
Fecha	18h del 7 de agosto	18h del 17 de julio	18h del 19 de junio	21h del 13 de febrero	4h del 9 de septiembre	20h del 26 de mayo

#### 6.4.4 Aeronaves Hora Punta (AHP)

Se define el parámetro *aeronaves hora punta*, en adelante AHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales y OCT) a lo largo de un año.

Para el año 2015 el valor de AHP se dio el 9 de julio a las 10 horas. Supuso un total de 11 movimientos.

#### 6.4.5 Aeronaves Hora Diseño (AHD)

En el caso de las aeronaves se definen los parámetros *aeronaves hora punta*, AHP, como la hora en la que se produce la punta de aeronaves totales del aeropuerto y *aeronaves hora de diseño*, AHD, como la hora en la que se produce la punta de aeronaves comerciales.

La Tabla 2.25 recoge los tráficos de aeronaves punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.25.- Resumen tráficos de aeronaves punta y de diseño 2015

Año	AHP	AHD	AHD <sub>lleg</sub>	AHD <sub>sal</sub>
2015	11	6	5	4
Fecha	10h del 9 de julio	18h del 7 de agosto 13h del 16 de octubre 14h del 2 de octubre 14h del 10 de abril 18h del 29 de julio 18h del 1 de junio 18h del 14 de agosto 18h del 19 de junio 19h del 2 de octubre 18h del 8 de julio 18h del 10 de julio 18h del 26 de junio	22h del 20 de noviembre	18h del 26 de junio 19h del 19 de diciembre 18h del 29 de julio 18h del 19 de junio 4h del 16 de abril 18h del 24 de mayo 14h del 14 de septiembre

#### 6.4.6 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Pasajeros

Para el desarrollo del *Capítulo 3. Demanda* y del *Capítulo 4. Necesidades* es necesario conocer diferentes relaciones y porcentajes entre los valores calculados hasta ahora, así como la segmentación de algunos de ellos.

En la Tabla 2.26 y en la Tabla 2.27 se recogen los valores de los parámetros PHD y PHP para cada uno de los segmentos de tráfico considerados.

**Tabla 2.26.- Distribución de PHD por segmentos en el periodo 2005-2015**

Año	PHD	PHD <sub>NAC</sub>	PHD <sub>UE</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>NO UE</sub> SCHENGEN	PHD <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE O</sub> SCHENGEN	PHD NO SCHENGEN
2005	478	478	49	70	7	65	69	70
2006	511	500	216	174	5	11	198	174
2007	611	594	217	273	2	12	273	273
2008	652	583	149	171	47	86	171	171
2009	603	530	141	178	0	9	178	178
2010	665	587	182	182	4	3	187	182
2011	618	546	184	176	5	10	304	176
2012	528	457	180	179	3	11	288	179
2013	516	431	260	181	6	14	188	181
2014	587	528	65	183	4	18	183	183
2015	584	510	105	182	8	15	182	182

**Tabla 2.27.- Distribución de PHP por segmentos en el periodo 2005-2015**

Año	PHP	PHP <sub>NAC</sub>	PHP <sub>UE</sub> SCHENGEN	PHP <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	PHP <sub>NO UE</sub> SCHENGEN	PHP <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	PHP <sub>UE O</sub> SCHENGEN	PHP NO SCHENGEN
2005	709	709	53	70	7	65	70	70
2006	707	696	216	268	5	11	268	268
2007	935	851	217	324	8	12	324	324
2008	877	801	149	178	47	86	223	178
2009	747	679	149	186	0	9	186	186
2010	879	789	218	187	4	3	267	187
2011	878	854	229	187	82	10	340	187
2012	890	624	182	183	3	11	336	183
2013	698	602	271	187	6	14	437	187
2014	830	732	172	347	4	18	347	347
2015	910	728	214	185	8	15	214	185

La Tabla 2.28 muestra el histórico de la relación PHD en salidas y llegadas respecto del total.

Tabla 2.28.- Evolución de la distribución de PHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	PHD	PHD <sub>lleg</sub>	PHD <sub>sal</sub>	PHD <sub>lleg</sub> / PHD (%)	PHD <sub>sal</sub> / PHD (%)
2005	478	325	296	67,99%	61,92%
2006	511	355	378	69,47%	73,97%
2007	611	454	413	74,30%	67,59%
2008	652	442	428	67,79%	65,64%
2009	603	368	442	61,03%	73,30%
2010	665	406	467	61,05%	70,23%
2011	618	397	441	64,24%	71,36%
2012	528	330	343	62,50%	64,96%
2013	516	338	354	65,50%	68,60%
2014	587	400	379	77,52%	73,45%
2015	584	398	398	77,13%	77,13%

Los promedios de las relaciones PHD en llegadas y PHD en salidas con respecto al valor PHD global son 68,05% y 69,83% respectivamente. Para cálculos posteriores se tomará una relación  $PHD_{llegadas}/PHD$  que evoluciona entre el 69% y el 70% (a corto y medio-largo plazo respectivamente). De igual manera se tomará una evolución de la relación  $PHD_{salidas}/PHD$  que evoluciona entre el 68% y el 70% (a corto y medio-largo plazo respectivamente).

Para el cálculo de los valores futuros de los Pasajeros Hora Punta se ha realizado el análisis de la relación de este parámetro con los PHD en los años del período de estudio. En la Tabla 2.29 se presentan los valores.

Tabla 2.29.- Evolución de los parámetros PHD, PHP y su relación

Año	PHD	PHP	% PHD/PHP
2005	478	709	67,42%
2006	511	707	72,28%
2007	611	935	65,35%
2008	652	877	74,34%
2009	603	747	80,72%
2010	665	879	75,65%
2011	618	878	70,39%
2012	528	890	59,32%
2013	516	698	73,93%
2014	587	830	70,72%
2015	584	910	64,18%

El valor que se utilizará para los cálculos futuros de PHP es la media de la relación PHD/PHP en el periodo 2005-2015, es decir 70,39%.

#### 6.4.7 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Aeronaves

Toda la información mostrada anteriormente para pasajeros se incluye ahora para las aeronaves que han operado en este aeropuerto.

Tabla 2.30.- Distribución de AHD por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	AHD	AHD <sub>NAC</sub>	AHD <sub>UE SCH</sub>	AHD <sub>UE NO SCH</sub>	AHD <sub>NO UE SCH</sub>	AHD <sub>NO UE NO SCH</sub>	AHD <sub>UE O SCH</sub>	AHD <sub>NO SCH</sub>
2005	8	7	2	1	2	1	2	1
2006	8	8	2	2	1	1	3	2
2007	8	8	3	3	1	1	4	3
2008	8	7	2	2	1	2	2	2
2009	8	8	2	2	1	1	2	2
2010	9	8	3	2	1	1	3	3
2011	8	7	3	2	1	2	3	2
2012	5	5	2	2	1	1	3	2
2013	6	5	3	2	1	1	4	2
2014	7	7	3	2	1	2	3	2
2015	6	6	3	3	2	1	3	3

Tabla 2.31.- Distribución de AHP por segmentos en el periodo 2005-2015

Año	AHP	AHP <sub>NAC</sub>	AHP <sub>UE SCH</sub>	AHP <sub>UE NO SCH</sub>	AHP <sub>NO UE SCH</sub>	AHP <sub>NO UE NO SCH</sub>	AHP <sub>UE O SCH</sub>	AHP <sub>NO SCH</sub>
2005	12	12	2	1	2	1	2	1
2006	13	13	2	2	1	1	3	2
2007	14	14	3	3	1	2	4	3
2008	11	11	3	2	1	2	3	2
2009	13	13	2	3	1	1	3	3
2010	12	11	4	2	1	1	4	3
2011	10	9	3	2	1	2	4	2
2012	10	10	3	2	1	1	3	2
2013	10	10	3	2	1	1	5	2
2014	22	22	4	2	1	2	4	2
2015	11	11	3	3	2	2	4	3

Tabla 2.32.- Evolución de la distribución de AHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	AHD	AHD <sub>lleg</sub>	AHD <sub>sal</sub>	AHD <sub>lleg</sub> / AHD (%)	AHD <sub>sal</sub> / AHD (%)
2005	8	5	5	62,50%	62,50%
2006	8	5	5	62,50%	62,50%
2007	8	5	5	62,50%	62,50%
2008	8	5	6	62,50%	75,00%
2009	8	5	5	62,50%	62,50%
2010	9	5	5	55,56%	55,56%
2011	8	5	5	62,50%	62,50%
2012	5	4	4	80,00%	80,00%
2013	6	4	4	66,67%	66,67%
2014	7	4	4	57,14%	57,14%
2015	6	5	4	83,33%	66,67%

Los promedios de las relaciones PHD en llegadas y PHD en salidas con respecto al valor PHD global son 65,25% y 64,87% respectivamente. Para cálculos posteriores se tomará una relación  $AHD_{llegadas}/AHD$  y  $AHD_{salidas}/AHD$  que evoluciona entre el 63% y el 67% (a corto y medio-largo plazo respectivamente, tanto en salidas como en llegadas).

En la Tabla 2.32 se presenta el histórico de la relación AHD/AHP.

Tabla 2. 1.- Evolución de los parámetros AHD, AHP y su relación

Año	AHD	AHP	% AHD/AHP
2005	8	12	66,67%
2006	8	13	61,54%
2007	8	14	57,14%
2008	8	11	72,73%
2009	8	13	61,54%
2010	9	12	75,00%
2011	8	10	80,00%
2012	5	10	50,00%
2013	6	10	60,00%
2014	7	22	31,82%
2015	6	11	54,55%

El valor que se utilizará para los cálculos futuros de AHP es la media redondeada de la relación AHD/AHP del periodo 2005-2015, eliminando de este análisis el registro del año 2014 por no resultar significativo para la muestra en cuestión. Operando de este modo la relación AHD/AHP a utilizar en análisis posteriores es del 64%.

#### 6.4.8 Tráfico OCT en periodos punta

El valor correspondiente a la hora punta de aeronaves OCT en 2015 se situó en 8 aeronaves OCT los días 9 de febrero y 19 de marzo, en ambos casos, a las 11 horas.

### 6.5 Mercancías

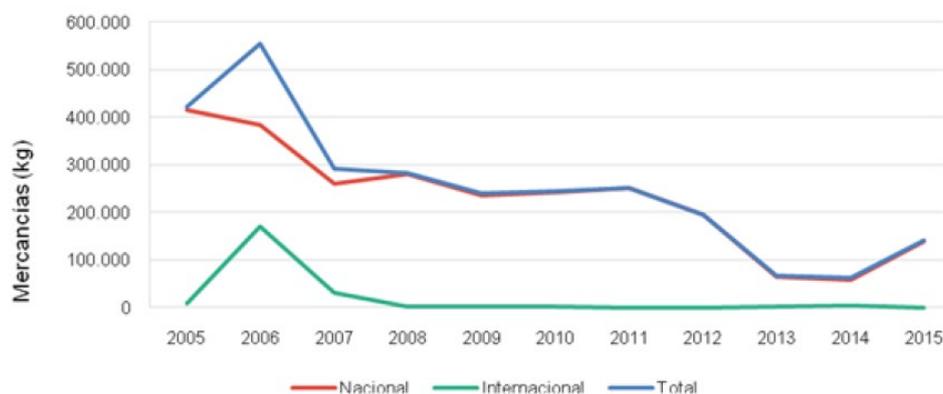
Durante el año 2015 se transportaron un total de 140.669 kg de mercancías en el Aeropuerto de A Coruña, de las que un 99,74% fueron nacionales y el 0,26% restante internacionales dentro de la Unión Europea.

La Tabla 2.33 y la Ilustración 2.41 muestran la evolución del tráfico de mercancías en el periodo 2005-2015, pudiéndose apreciar una fuerte caída en la carga transportada desde el año 2005 en que se inicia este análisis.

Tabla 2.33.- Evolución del tráfico de mercancías. Segregación Nacional / Internacional y crecimientos

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	TOTAL (kg)	Crecimiento (%)
2005	414.602	-20,60%	8.141	-52,13%	422.743	-21,60%
2006	383.669	-7,46%	170.370	1992,74%	554.039	31,06%
2007	259.987	-32,24%	31.320	-81,62%	291.307	-47,42%
2008	281.610	8,32%	1.961	-93,74%	283.571	-2,66%
2009	236.432	-16,04%	3.260	66,24%	239.692	-15,47%
2010	243.436	2,96%	1.509	2,96%	244.945	2,96%
2011	251.467	3,30%	635	3,30%	252.102	3,30%
2012	195.499	-22,26%	367	-22,26%	195.866	-22,26%
2013	65.071	-66,72%	1.745	375,48%	66.816	-65,89%
2014	57.612	-11,46%	5.300	203,72%	62.912	-5,84%
2015	140.299	143,52%	370	-93,02%	140.669	123,60%

Ilustración 2.41.- Evolución del tráfico de mercancías. Segregación Nacional / Internacional



Cabe destacar que el peso del tráfico de mercancías en el Aeropuerto de A Coruña sobre el total de los aeropuertos españoles es muy reducido. Así, en 2015 las mercancías transportadas en este aeropuerto supusieron únicamente un 0,02% del total transportado en los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

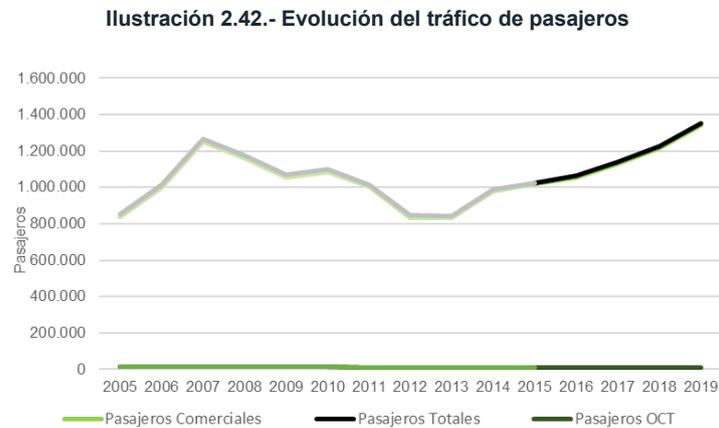
## 6.6 Evolución del tráfico 2016-2019

Como se ha referido al principio de este punto 6, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de A Coruña desde la situación actual reflejada anteriormente hasta el momento de la aprobación del mismo, según los últimos datos estadísticos disponibles que son los del año 2019, con el objeto de comprobar la validez tanto las previsiones de tráfico realizadas como el desarrollo previsible propuesto que se describen en los siguientes capítulos de la memoria de este Plan Director.

### 6.6.1 Evolución del tráfico de pasajeros

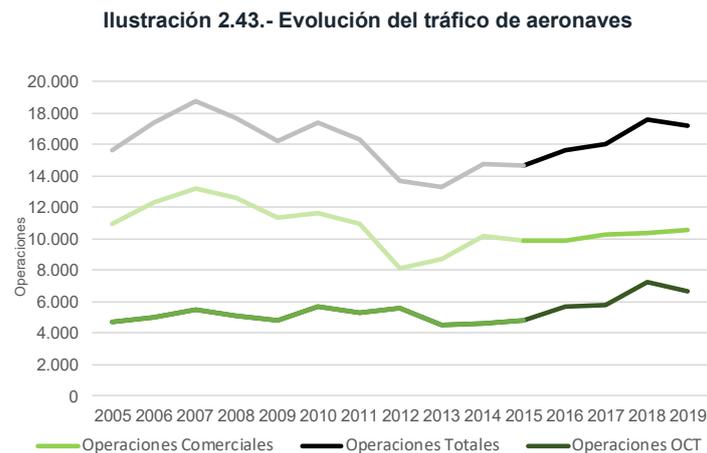
En el siguiente gráfico se puede observar la evolución del tráfico de pasajeros totales y comerciales en el Aeropuerto de A Coruña desde el año 2005 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director.



Tal y como se puede observar, en lo que, respecto al tráfico de pasajeros, el aeropuerto sigue manteniendo la misma estructura, en la que predomina el tráfico comercial. En el año 2019, el tráfico de pasajeros comerciales representó un 99% de los pasajeros totales del aeropuerto. En los últimos años, el aeropuerto de A Coruña ha experimentado un crecimiento llegando a transportar valores superiores a los ya movidos en el aeropuerto en el año 2006.

### 6.6.2 Evolución del tráfico de aeronaves

De la misma manera que con el tráfico de pasajeros; a continuación, se muestra la evolución del tráfico de aeronaves totales, comerciales y OCT en el Aeropuerto de A Coruña desde el año 2005 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:



Tal y como se puede observar, al igual que ocurre en el caso de pasajeros, el aeropuerto sigue manteniendo la misma estructura, en la que predomina el tráfico comercial frente al OCT. Si bien es cierto, que el crecimiento de las operaciones totales en los últimos años, viene motivado principalmente por el tráfico de operaciones OCT. En el año 2019, el tráfico de operaciones comerciales representó un 61% de las operaciones totales del aeropuerto. En los últimos años, el aeropuerto de A Coruña ha experimentado un crecimiento llegando a transportar valores próximos a los ya movidos en el aeropuerto en el año 2006.

## 7 Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.34 se muestra la capacidad del Espacio Aéreo así como la del Campo de Vuelos de este aeropuerto en su modo preferente de utilización (operaciones enfrentadas con despegues por la pista 03 y aterrizajes por la pista 21) y el número máximo de estacionamientos de uso simultáneo en plataforma. Se muestra también un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficie o unidades.

Tabla 2.34.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y de las principales Infraestructuras Aeroportuarias	
<b>Espacio Aéreo</b>	
Espacio Aéreo <sup>(1)</sup>	20 ops/h
<b>Campo de vuelos</b>	
Campo de vuelos <sup>(2)</sup>	10 ops/h
<b>Plataforma</b>	
Plataforma Av. Comercial <sup>(3)</sup>	9 puestos
<b>Superficie o elemento del edificio Terminal</b>	
Vestíbulo de salidas (m <sup>2</sup> )	1.181
Mostradores de facturación (ud)	11 + 1
Control de seguridad (ud)	2 (1A+1RX)
Control de pasaportes salidas (ud) <sup>(4)</sup>	4
Zona de espera y embarque (m <sup>2</sup> )	1.033
Puertas de embarque asistidas por pasarela (ud)	2
Puertas de embarque en remoto (ud)	4
Control de pasaportes llegadas (ud) <sup>(4)</sup>	4
Hipódromos de recogida de equipaje (ud)	2 + 1
Sala de recogida de equipajes (m <sup>2</sup> )	749
Vestíbulo de llegadas (m <sup>2</sup> )	512

<sup>(1)</sup> Compartida con los aeropuertos de Vigo y Santiago.

<sup>(2)</sup> Capacidad sostenible del 85% en configuración preferente (PICAP 29/10/2010).

<sup>(3)</sup> Estacionamientos de uso simultáneo en la plataforma comercial.

<sup>(4)</sup> Los 4 controles de pasaportes existentes se utilizan indistintamente para salidas y llegadas.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO