



# Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

## RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Almería que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el BOE nº 190 con fecha 9 de agosto de 2001.

El Artículo 7 del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

El tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Almería es eminentemente comercial, con un 99% del volumen total en 2019 de pasajeros comerciales. Durante el año 2019 pasaron por sus instalaciones 978.221 pasajeros, situándose en el puesto 27º dentro de los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

El Aeropuerto de Almería es un aeropuerto de tráfico eminentemente regional, con un perfil del pasajero mayoritariamente de ocio. Desde 2006 el tráfico Internacional no regular ha experimentado un continuado descenso hasta el año 2012. A partir de este año, repunta hasta alcanzar valores previos a la crisis financiera de 2008 llegando a los 136.124 pasajeros internacionales no regular en 2016. Para finalmente descender y ser un segmento que representa tan solo el 5% del tráfico comercial en 2019.

Dentro del tráfico nacional, las rutas regulares con Madrid/Barajas y Barcelona absorben el 81% de este tráfico con 210.636 y 118.230 pasajeros transportados, respectivamente, durante el año 2019.

Los principales países de origen del tráfico extranjero son UE no Schengen (Reino Unido) y UE Schengen (Bélgica, Países Bajos y República Checa). La ruta que ocupa el primer puesto del tráfico regular de 2019 es Londres/Gatwick con 135.858 pasajeros, seguida de por Manchester con 64.938 pasajeros; entre estas rutas suman el 40% del tráfico no nacional regular. Con respecto al no regular, la ruta Almería – Londres/Gatwick acumula el 17% del tráfico del segmento.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el 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.

El tráfico no nacional y el nacional regular presentan una típica estacionalidad veraniega; sin embargo, el nacional no regular se acumula durante la temporada de invierno. Esta situación dota al aeropuerto de Almería de un perfil anual con una “doble estacionalidad”: una menor en volumen, pero más sostenida en los meses de marzo a mayo, y otra más acusada en julio y agosto.

Air Nostrum, como aerolínea principal, junto con las tres aerolíneas de bajo coste de mayor tráfico de pasajeros: Jet2, Easyjet, Vueling y Ryanair, acumulan el 71% del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto, y el 75% del de aeronaves.

Las aeronaves CRJ-1000 y B737-800 representan entre las dos el 45% del tráfico de aeronaves comerciales del aeropuerto, seguidas por el ATR-72 (14%) y el A320 (8%). Las aeronaves tipo C según la clasificación de OACI son el grupo mayoritario en 2019 con el 88% de operaciones comerciales. Las aeronaves tipo B van perdiendo operaciones comerciales en relación a las del tipo C, pasando de un 28% en el 2018 al 10% de las operaciones comerciales en el año 2019.

Respecto a las infraestructuras, el aeropuerto tiene una única pista de orientación 07-25, con unas dimensiones de 3.200 x 45 m. Tiene dos calles de salida rápida, y dos calles de acceso a pista – una en cada cabecera – además de una calle de rodaje paralela a la pista en toda su longitud.

Dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves de configuración lineal de 184.500 m<sup>2</sup>, con un apéndice que entra en la zona de actividades aeroportuarias para uso de aviación general. Dicha plataforma cuenta con 32 puestos de estacionamiento: 13 para aviación comercial, 13 para aviación general y 5 para helicópteros.

El Edificio Terminal del Aeropuerto de Almería tiene planta rectangular, y su superficie total construida es de 25.000 m<sup>2</sup> dividida, a nivel de tratamiento de pasajeros, en dos plantas.

La elaboración de la demanda prevista en este aeropuerto se basa en un modelo econométrico desarrollado por parte de Aena SME, S.A., denominado PISTA (Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo), que es un modelo macroeconómico- multiecuacional de demanda. Su objetivo es dar la predicción a corto y largo plazo de la demanda de pasajeros y de operaciones, tanto en el segmento nacional, como en el internacional.

Así, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Almería se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) 1.217.500 pasajeros comerciales.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 15.120 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 1.228.720.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio. Además de estas, se contemplan otras actuaciones que se derivan del reordenamiento funcional de la Zona de Servicio y de la adecuación a la normativa.

Las principales actuaciones en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves son la remodelación y reconfiguración de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, tanto de aviación comercial como de aviación general, la adecuación a la normativa de las RESA, la ejecución de un puesto de estacionamiento aislado y la mejora de la red de drenaje del campo de vuelo.

En el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, dentro del Edificio Terminal se ampliarán el control de seguridad y el control de pasaportes en llegadas, se ampliará el aparcamiento para autobuses, se ejecutará un edificio terminal para la aviación general y se trasladarán la plataforma de prácticas contra-incendios y el punto limpio.

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.