

2

Descripción de la situación actual del aeropuerto y su entorno

1	Estado Actual del Aeropuerto	2.1
1.1	Introducción	2.1
1.2	Subsistema de movimiento de aeronaves	2.2
1.3	Subsistema de actividades aeroportuarias	2.6
1.4	Consumos energéticos y de agua	2.26
2	Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo	2.27
2.1	Procedimientos reglamentarios de llegada	2.27

2.2	Aproximación final al aeropuerto	2.28
2.3	Procedimientos reglamentarios de salida	2.28
3	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.29
3.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	2.29
3.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.30
4	Infraestructuras de acceso	2.31
5	Situación de partida	2.32
6	Análisis del tráfico	2.33
6.1	Estructura actual del tráfico	2.34
6.2	Evolución del tráfico comercial	2.36
6.3	Evolución del tráfico OCT	2.49
6.4	Evolución de los valores punta y de diseño	2.51
6.5	Evolución del tráfico de mercancías	2.53
6.6	Evolución del tráfico 2016-2019	2.54
7	Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias	2.58
7.1	Espacio aéreo	2.58
7.2	Subsistema de movimiento de aeronaves	2.58
7.3	Subsistema de actividades aeroportuarias	2.59
7.4	Resumen	2.60

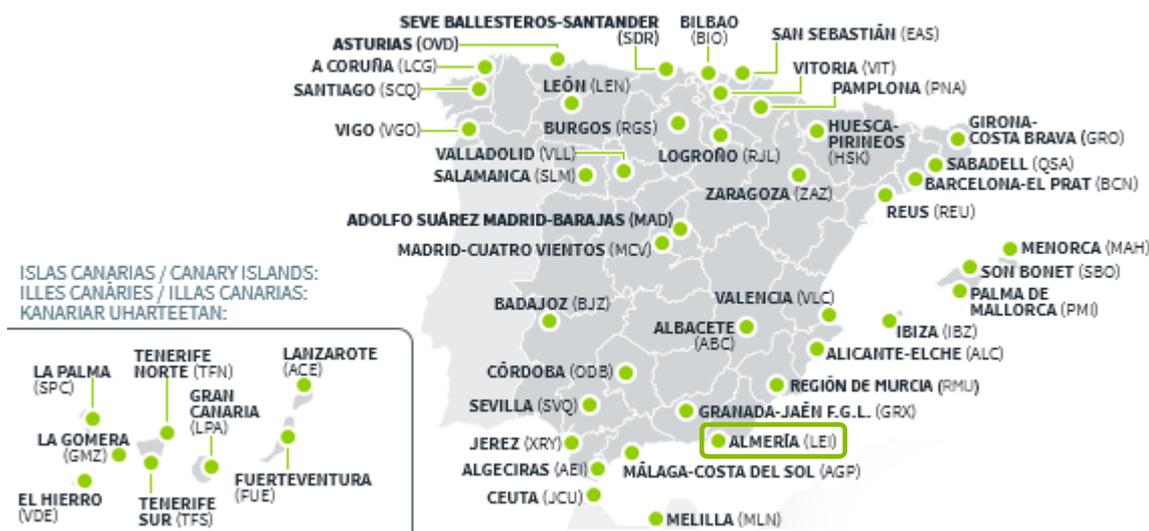
DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Estado Actual del Aeropuerto

1.1 Introducción

El Aeropuerto de Almería está situado a 9 km al este de la capital, a 500 m de la costa, en el golfo de Almería, y al sur de la sierra Alhamilla. Próximo al aeropuerto se encuentran los núcleos urbanos de El Alquíán y Costacabana. El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía del aeropuerto (AL-12), o bien por la autovía del Mediterráneo (A-7).

Ilustración 2.1.- Situación del Aeropuerto de Almería en la red de aeropuertos de Aena SME, S.A.



La clasificación del mismo es la siguiente:

- Tipo: Aeropuerto civil
- Clase: Internacional
- Categoría OACI: 4D
- Categoría Administrativa: Segunda cat.*

*Según Orden FOM/405/2003 de 25 de febrero de 2003.

El indicativo del aeropuerto es LEAM según OACI y LEI según IATA, y su horario de servicio es, siempre de acuerdo con el AIP vigente en el momento de elaboración del presente documento, de 05:10 a 20:45 en verano y de 06:10 a 21:45 en invierno (horario universal UTC). La hora local es, en invierno, 1 hora superior a la hora UTC y en verano dos horas superior a la hora UTC.

El Aeropuerto de Almería tiene como aeropuertos alternativos los de Alicante, Murcia/San Javier, Granada/Jaén y Málaga, siendo a su vez aeropuerto alternativo de estos.

1.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

1.2.1 Campo de vuelo

1.2.1.1 Pista

El aeropuerto de Almería dispone de una única pista de orientación 07-25, con unas dimensiones de 3.200 x 45 m, estando el umbral 07 desplazado 150 m.

Las orientaciones geográfica y magnética de la pista 07-25 del Aeropuerto de Almería publicadas en el AIP son las que se indican en la Tabla 2.1.

Tabla 2.1.- Orientación de la pista

	GEOGRÁFICA	MAGNÉTICA
RWY 07	073,01°	074°
RWY 25	253,03°	254°

Las características físicas más importantes se esquematizan en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento	Operatividad
07 ⁽¹⁾	073,01° GEO 074° MAG	3.200	45	Asfalto	Instrumental de no precisión
25	253,03° GEO 254° MAG	3.200	45	Asfalto	ILS/CAT I

⁽¹⁾ THR RWY 07 desplazado 150 m.

La pista dispone en ambas cabeceras de zona libre de obstáculos (CWY) y áreas de seguridad en extremo de pista (RESA). En la Tabla 2.3 se incluyen las dimensiones de estas zonas.

Tabla 2.3.- Dimensiones de CWY, SWY, RESA y franja

Designación	CWY (m)	SWY (m)	RESA (m)	Franja (m)
07	60 x 300	No	190 x 150	3.320 x 300
25	60 x 150	No	190 x 150	3.320 x 300

Las distancias declaradas son las indicadas en la Tabla 2.4.

Tabla 2.4.- Distancias declaradas

Distancias declaradas	PISTA	
	07	25
TORA (m)	3.200	3.200
ASDA (m)	3.200	3.200
TODA (m)	3.260	3.260
LDA (m)	3.050	3.200

Dónde:

- TORA: Recorrido de despegue disponible.
- ASDA: Distancia de aceleración parada disponible.
- TODA: Distancia de despegue disponible.
- LDA: Distancia de aterrizaje disponible.

A continuación, se resumen las características básicas de iluminación tanto de las ayudas visuales a la aproximación como de la pista.

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación de aproximación y de la pista

PISTA	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia luces eje pista	Borde de pista	Distancia luces borde pista
07	Sencillo, 420 m. LIH	3°	Verdes	No	3.050 m: 2.150 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas	15 m	3.200 m: 150 m rojas + 2.450 m blancas + 600 m amarillas. LIH	50 m
25	Cat I 900 m. LIH	3°	Verdes	No	3.200 m: 2.300 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas	15 m	3.200 m: 2.600 m blancas + 600 m amarillas. LIH	50 m

1.2.1.2 Calles de salida y rodaje

El Aeropuerto de Almería dispone en su campo de vuelo de una calle de rodaje paralela a la pista, compuesta por tres tramos denominados T-1, T-2 y T-3.

Dicha calle de rodaje conecta con la pista a través de dos calles de acceso denominadas S-1 y S-4, y dos calles de salida rápida, denominadas S-2, S-3. Todas las calles de rodaje tienen una anchura de 23 m y su superficie es de pavimento asfáltico. Se presentan sus características más importantes en la Tabla 2.6.

Todas las calles de rodaje disponen de balizas de borde de calle, así como de barras de parada.

No existen apartaderos de espera, la cola de espera para el despegue se forma en los accesos a cabecera y la calle de rodaje paralela, en caso de ser necesario.

Tabla 2.6.- Características de las calles de salida y rodaje

Denominación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
S-2	315	23	Asfalto
S-3	335	23	Asfalto
S-1	250	23	Asfalto
S-4	220	23	Asfalto
T-1	500	23	Asfalto
T-2	1.200	23	Asfalto
T-3	1.345	23	Asfalto

1.2.1.3 Puesto de estacionamiento aislado

El aeropuerto tiene definido como puesto de estacionamiento aislado el punto medio del tramo T1 de la calle de rodadura paralela, junto a la cabecera 07.

1.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

El Aeropuerto de Almería dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves de configuración lineal de 184.500 m², con un apéndice que entra en la zona de actividades aeroportuarias para uso de aviación general.

Dicha plataforma cuenta con 31 puestos de estacionamiento, 13 para aviación comercial, 13 para aviación general y 5 para helicópteros.

- Plataforma de Aviación Comercial

La plataforma comercial, de 165.000 m², comprende los puestos del 1 al 8, y del 20 al 25. Para aeronaves comerciales, siempre que sea posible, se asignan los puestos 20 a 25 frente al Edificio Terminal. En el caso de la llegada de una aeronave de mayor tamaño se dispone del puesto de estacionamiento 20. Los puestos 1 a 8 se asignan cuando los anteriores están ocupados o cuando se prevé una larga estancia.

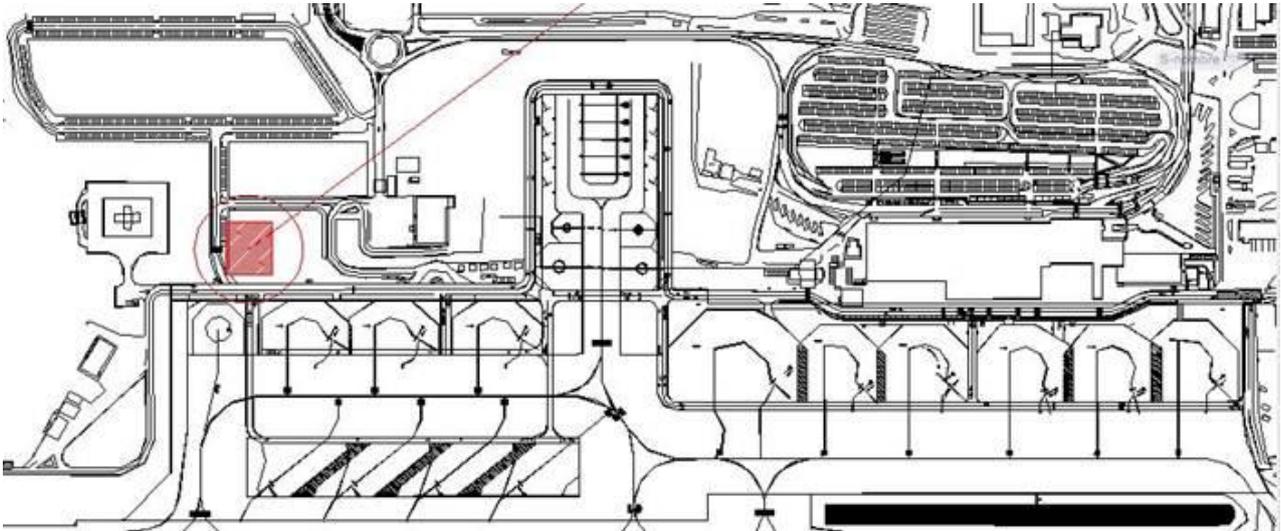
Los puestos 2 a 4 se podrán utilizar por jets privados o aviones no comerciales con más de 12 m de envergadura.

El stand 1 es un puesto de estacionamiento de helicópteros destinado a las operaciones del helicóptero de Salvamento Marítimo (SASEMAR). Frente a este puesto se sitúa su hangar.

Tabla 2.7.- Características de los puestos de estacionamiento en la plataforma comercial

Denominación	Aeronave máxima	Maniobra	Anchura (m)	Longitud (m)
1	A139	Autónoma	44,4	44,6
2	CRJX	Autónoma	77,9	42,9
3	CRJX	Autónoma	78,2	42,9
4	CRJX	Autónoma	77,9	42,9
5	B752	Autónoma	37,6	69,8
6	B752	Autónoma	37,6	74,1
7	B752	Autónoma	37,6	74,1
8	B752	Autónoma	45,3	74,1
20	B742	Autónoma	120,7	81
21	A321	Autónoma	75,2	67,6
22	B752	Autónoma	79,6	67,6
23	B752	Autónoma	83,7	67,6
24	B752	Autónoma	83,9	67,6
25	A321	Autónoma	75,1	71,6

Ilustración 2.2.- Ubicación hangar SASEMAR



- Plataforma de Aviación General

La plataforma de aviación general, de 19.500 m² comprende los puestos del P1 al P17.

Dicha plataforma puede albergar:

- 4 helicópteros:
 - o P1: longitud máxima de 20,50 m
 - o P2: longitud máxima de 13 m
 - o P12: longitud máxima de 18,4 m
 - o P13: longitud máxima de 15 m
- 8 avionetas de hasta 11 m de envergadura y
- 5 avionetas de hasta 12 m de envergadura.

Ilustración 2.3.- Plataforma de Aviación General



Tanto los puestos de estacionamiento de aviación general como comercial son remotos y de maniobra autónoma. A los puestos de semi-contacto frente al Edificio Terminal se accede a pie por una vía peatonal

diseñada para los embarques y desembarques. Esta vía peatonal para pasajeros, cuya imagen se muestra en la Ilustración 2.4, discurre por el borde de la plataforma comercial frente al Edificio Terminal de pasajeros dando servicio a los puestos de semi-contacto: 20, 21, 22, 23, 24 y 25. El Aeropuerto de Almería no dispone de pasarelas de embarque.

El tipo de pavimento de la plataforma es hormigón, y está iluminada mediante 11 torres de iluminación.

Para evitar el efecto del chorro de motores sobre el personal y pasajeros que se encuentren en plataforma, se disponen de barreras anti-chorro a lo largo de todo el borde norte de la plataforma.

Ilustración 2.4.- Barreras anti-chorro y vial de pasajeros



1.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

1.3.1 Zona de pasajeros

En el Aeropuerto de Almería los pasajeros disponen de diferentes zonas de paso y estancia tanto en el lado aire como en el lado tierra.

Todas estas zonas se unen en lo que se denomina Zona de Pasajeros. Esta zona comprende dos partes:

- Edificio Terminal.
- Aparcamientos.

A continuación, se realiza una descripción detallada de ambas partes.

1.3.1.1 Edificio terminal

El Edificio tiene planta rectangular, siendo la longitud de la acera en el lado tierra de 225 metros. La profundidad del Edificio es de 70 metros, y su superficie total construida es de 25.000 m². Existen cinco puertas de acceso en la fachada del lado tierra del mismo, dos correspondientes a llegadas y tres a salidas, además de una salida de emergencia.

Ilustración 2.5.- Fachada terminal lado tierra

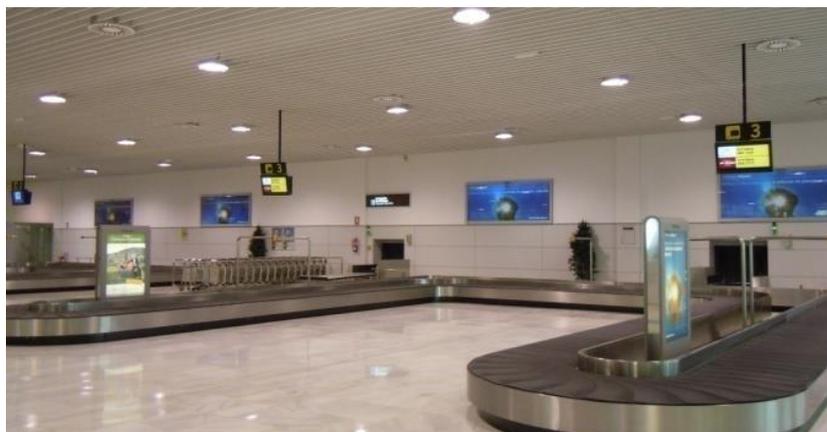


Desde el punto de vista del proceso de los pasajeros, el edificio consta de tres alturas: una a nivel de plataforma (P-1) donde se realiza el embarque de pasajeros y el tratamiento de equipajes, otra donde se realiza el resto de procesos de salida y llegada de pasajeros, incluyendo facturación y recogida de equipajes (P0), y una última sobre esta (P1) en la que se habilita un espacio como zona de espera y embarque de pasajeros.

a) Primera planta (P0)

En la sala de recogida de equipaje, a la que se accede desde plataforma mediante dos accesos, se concentran todos los tipos de pasajeros: nacionales, Schengen, no Schengen e internacionales. Cada acceso cuenta con una cabina de control de pasaportes con dos puestos de control, si bien el situado más al Este sólo se emplea en caso de contingencia por no disponer de suficiente espacio para la formación de colas. En la sala se encuentran cuatro hipódromos, divididos dos a dos en hipódromos *narrow body* y *wide body*.

Ilustración 2.6.- Sala de recogida de equipajes



En la misma sala de recogida de equipajes, se encuentran las dependencias de la Guardia Civil, donde se sitúa el puesto de control de aduanas, una oficina de objetos perdidos, equipajes extraviados, aseos y las oficinas de alquiler de coches.

Desde dicha sala se accede al vestíbulo de llegadas a través de una puerta automática. En el vestíbulo se pueden encontrar nuevamente las oficinas de alquiler de coches (con ventanillas tanto hacia la sala de equipajes como al vestíbulo de llegadas), varias oficinas, un punto de rescate cardíaco y un punto de información del Patronato de Turismo de Almería.

Ilustración 2.7.- Vestíbulo de llegadas



La zona central del edificio conecta directamente el vestíbulo de llegadas con el de salidas.

En dicha zona central se encuentran unas dependencias de la Policía Nacional, el filtro de seguridad, donde se dispone de dos arcos y dos máquinas de detección – sólo un arco y una máquina están actualmente en uso – y desde donde se accede a la zona de espera y embarque. También se sitúa en esta zona central la oficina de asistencia PMR y varios locales comerciales.

En la zona oeste del edificio se encuentra el vestíbulo de salidas. Una vez pasada la puerta de acceso desde el exterior a dicho vestíbulo se encuentran varios locales comerciales, un local de restauración, y de frente los 27 mostradores de facturación (uno de ellos para equipajes especiales).

Ilustración 2.8.- Mostradores de facturación



Detrás de los mostradores se encuentra una zona de oficinas empleada mayoritariamente por las compañías handling y las aerolíneas, accediendo a ella desde ambos laterales de la zona de mostradores de facturación.

Ilustración 2.9.- Cafetería lado tierra y mostradores de facturación



b) Planta baja (P-1)

En la zona de embarque existe una única sala de espera común para salidas nacionales e internacionales. Cuenta con dos locales comerciales – cafetería y tienda libre de impuestos –, aseos y un punto de rescate cardiaco.

Ilustración 2.10.- Tienda libre de impuestos



Ilustración 2.11.- Cafetería de la zona de embarque



En la zona de embarque se encuentran 6 puertas de embarque que dan acceso a las aeronaves. Cuatro de ellas cuentan con dos cabinas con dos puestos de control de pasaportes cada una, una cabina para cada dos puertas de embarque.

Al oeste del Edificio Terminal se encuentra la Sala de Autoridades, en lado aire y a nivel de plataforma. Para acceder al mismo desde el lado tierra hay que pasar el control de la Guardia Civil.

La Ilustración 2.12, la Ilustración 2.13 y la Ilustración 2.14 muestran la ubicación de las áreas funcionales del Edificio Terminal en cuanto al procesamiento de pasajeros; los cambios de nivel están indicados mediante las flechas rojas.

Existe una tercera planta, **planta terraza (P1)**, en la cual se encuentran algunas dependencias técnicas del antiguo Bloque Técnico: CEOPS, AIS, COM, ARO, TASAS y Meteorología. Además, dispone de un área de 493,5 m² prevista habilitar como zona de espera y embarque para pasajeros.

Ilustración 2.12.- Planta P1 del Edificio Terminal

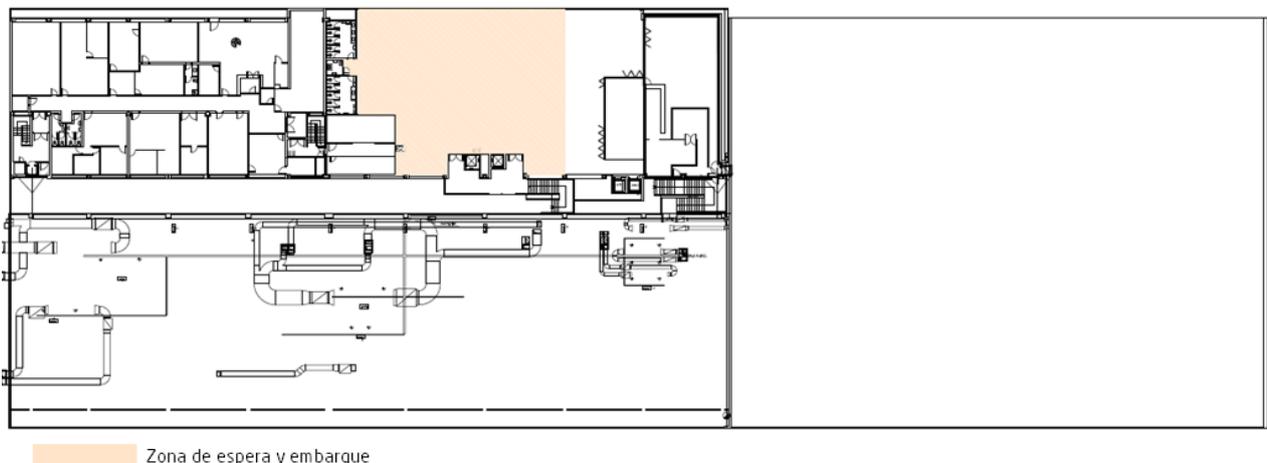


Ilustración 2.13.- Planta P0 del Edificio Terminal

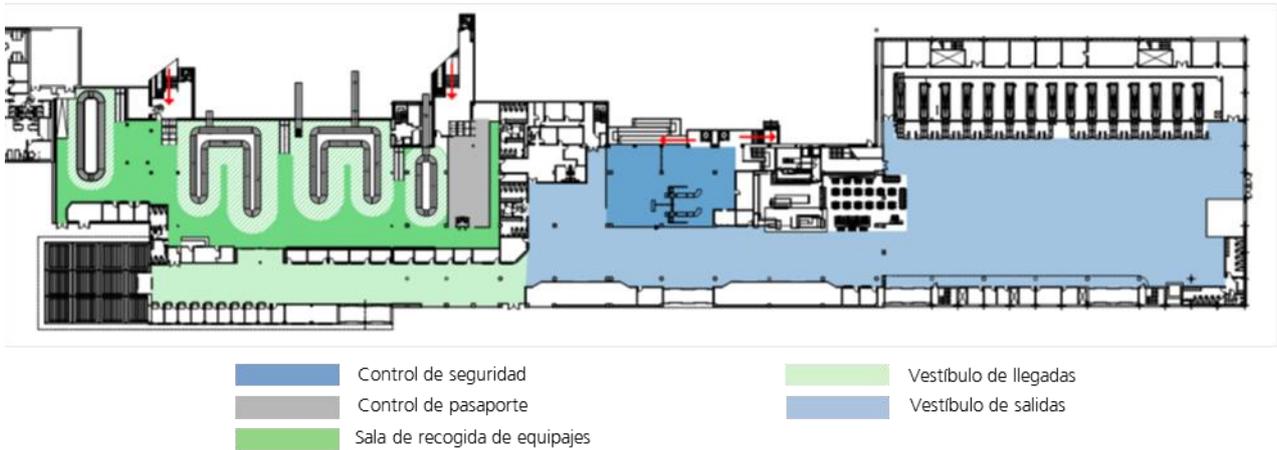
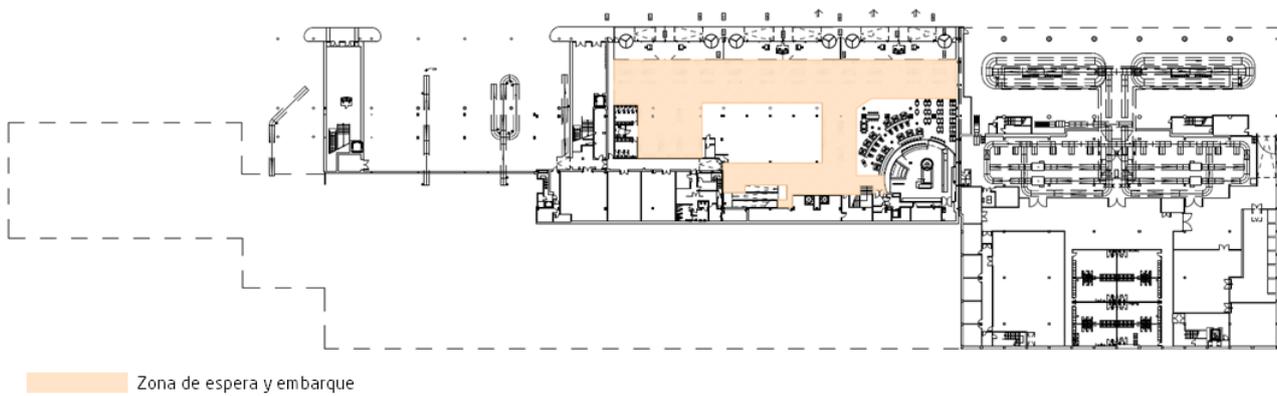


Ilustración 2.14.- Planta P-1 del Edificio Terminal



1.3.1.2 Aparcamientos

Las superficies destinadas a aparcamientos se dividen en diferentes zonas, dependiendo del tipo de vehículo y usuario al que va destinada. Las zonas y el número de plazas se indican en la Tabla 2.8.

Tabla 2.8.- Plazas de aparcamientos disponibles

Zona	Plazas
Vehículos privados	679
Vehículos <i>Rent a car</i>	248
Vehículos <i>Rent a car</i> (depósito)	825
Autobuses	32
Personal Aena SME, S.A.	133
Taxis	133
Compañías/abonados	148

La distribución de las diferentes zonas de aparcamientos y el número de plazas de cada una de ellas se muestra en Ilustración 2.15.

Ilustración 2.15.- Diferentes zonas de aparcamientos



La ejecución de la nueva Central Eléctrica redujo de 11 a 9 los puestos de estacionamiento para autobuses disponibles en la parcela adyacente.

La distribución que se puede observar es la siguiente:

- a) La zona pública de aparcamientos se encuentra situada frente al Edificio Terminal de pasajeros. Existe una zona verde ajardinada entre los dos niveles en los que se divide el aparcamiento. Se cuenta con 679 plazas para vehículos privados.

Ilustración 2.16.- Zona pública de aparcamientos



- b) Existe una zona destinada a aparcamientos de *Rent a car*, que se sitúa junto a la zona pública, en el extremo más alejado del Terminal (248 plazas). A su vez, existen dos depósitos para los vehículos *Rent a car*, uno detrás del aparcamiento de empleados de Aena SME, S.A. y otro en dirección a Almería (825 plazas) en la esquina noroeste de la Zona de Servicio.
- c) El aparcamiento de autobuses se divide en tres zonas, una está en el extremo del Edificio Terminal de Pasajeros, frente al Bloque Técnico (16 plazas), otra junto a la Torre de Control del aeropuerto (7 plazas), y la última detrás del aparcamiento público, junto a la nueva Central Eléctrica (9 plazas).

- d) Las dos zonas de aparcamientos destinadas a personal de Aena SME, S.A. se encuentran: junto al vial de acceso al aeropuerto, detrás de las instalaciones de CLH (119 plazas), y junto a la central eléctrica (14 plazas). Existe otra zona no declarada para tal uso, junto al Bloque Técnico, utilizada como aparcamiento de los vehículos del aeropuerto utilizados por personal de Aena SME, S.A. (PMA, etc.).

Ilustración 2.17.- Aparcamientos para autobuses y personal Aena SME, S.A.



- e) El vial de taxis se sitúa junto al Edificio Terminal, frente a la fachada del lado tierra de la zona de llegadas, y cuenta con un total de 44 plazas. La bolsa de taxis también incluye el depósito cerca de la nueva central eléctrica, junto al aparcamiento de autobuses, que dispone de un total de 89 plazas.

Ilustración 2.18.- Bolsa de taxis junto al Edificio Terminal



- f) El aparcamiento para compañías se encuentra entre el aparcamiento público y el aparcamiento de vehículos *Rent a car*, en la zona más alejada del Terminal de pasajeros (148 plazas).

A la izquierda de la acera de llegadas, enfrente del Bloque Técnico, se ubica la parada de autobús público que une el aeropuerto con Almería y con El Alquián.

1.3.2 Zona de carga

El aeropuerto dispone de unas instalaciones en el lado tierra para el manejo de carga al oeste del Edificio Terminal, junto al control de la Guardia Civil para el acceso al lado aire. El edificio de carga tiene una

superficie de 1.100 m², en una parcela de unos 7.500 m². La terminal dispone de 2 muelles de carga y dos básculas.

El aeropuerto dispone de un P.I.F. (Punto de Inspección Fronterizo) para el tratamiento de carga internacional dentro de la Terminal de Carga. Este espacio está abierto para exportación o importación de productos agroalimentarios, ya sea por vía terrestre o aérea. Cuenta con 3 salas de inspección, 3 cámaras de refrigeración, 2 cámaras de temperatura ambiente, despachos, almacenes y dependencias para el personal.

1.3.3 Zona de apoyo a la aeronave

No existen hangares de mantenimiento ni instalaciones para el deshielo de aeronaves.

Existen varias zonas destinadas al servicio de asistencia en tierra a las aeronaves en el Aeropuerto de Almería:

Ilustración 2.19.- Edificios de asistencia en tierra (I)



- la nave de servicios aeroportuarios y el edificio de servicio en rampa que comparten señaleros y agentes handling, situados al este de la plataforma comercial;
- la zona de lavado de equipos, un foso para la reparación de los vehículos de plataforma, y una nave taller, situados al oeste de la plataforma comercial;
- una zona de estacionamiento de vehículos de asistencia entre el edificio de servicio de rampa y la plataforma (EPA 1A y EPA 1B);
- 8 zonas de estacionamiento de equipos entre las cabeceras de los puestos de estacionamiento (EPAs 2 a 9).

Ilustración 2.20.- Edificios de asistencia en tierra (II)



Ilustración 2.21.- Zonas de estacionamiento de vehículos handling (EPA)



1.3.4 Zona de servicios

En esta zona se ubican las dependencias e instalaciones encargadas de facilitar, entre otros, los servicios que a continuación se enumeran: ayudas a la navegación en aproximación y despegue, servicio de control de torre, comunicaciones aire-tierra, coordinación de operaciones, servicio de información aeronáutica, servicio de información meteorológica y servicio de control y cobro de tarifas.

Las instalaciones y equipos mediante las que se prestan algunos de estos servicios se describirán a continuación con más detalle.

1.3.4.1 Bloque técnico

Bajo este nombre se agrupan las dependencias destinadas a alojar las oficinas de la administración aeroportuaria y los servicios técnicos.

En el caso del Aeropuerto de Almería el Bloque Técnico se encuentra separado en dos zonas:

- Bloque Técnico: se encuentra en un edificio anexo al Edificio Terminal, al este.
- Antiguo Bloque Técnico: se encuentra integrado en el edificio terminal, situado en la primera planta del mismo (planta Terraza).

En el Antiguo Bloque Técnico se encuentran las siguientes dependencias:

- CEOPS
- AIS
- COM
- ARO
- TASAS
- Meteorología

En el Bloque Técnico (edificio exterior), de una única altura, se localizan las oficinas de los departamentos y secciones de Aena SME, S.A.:

- Dirección del Aeropuerto.
- Departamento de Mantenimiento e Ingeniería.
- Sección de Operaciones.
- Sección de Servicios Aeroportuarios.
- Sección de RRHH.
- Seguridad Operacional.
- Sección de Seguridad.
- Sección Económica Administrativa.
- Sección de Medio Ambiente.

También hay una oficina de informática y una sala de reuniones-formación.

1.3.4.2 Torre de control

La torre de control se encuentra situada en primera línea de plataforma al oeste del edificio terminal y su altura es de 25 m.

Dispone de 4 plantas y fanal con una superficie por planta de 207 m² y 38,80 m² el fanal. En estas dependencias se encuentra ubicada la sala de equipos, donde se alojan los receptores. Dispone de aire acondicionado, extintores y sistema de evacuación.

Ilustración 2.22.- Torre de control de Almería



1.3.4.3 Instalaciones radioeléctricas CNS

En la Tabla 2.9 se muestran las instalaciones radioeléctricas que prestan servicio a esta instalación.

Tabla 2.9.- Instalaciones radioeléctricas CNS

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (m)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS 89 (Huso 30)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
TWR	48	36° 50' 50,17"	002° 22' 25,33"	555.837	4.078.113	
Radiogoniómetro	48	36° 50' 50,17"	002° 22' 25,33"	555.837	4.078.113	
C. Comunicaciones_Turrillas	1.387	36° 59' 42,71"	002° 18' 04,38"	562.179	4.094.568	
C. Emisores_Aeropuerto	23	36° 50' 54,79"	002° 22' 41,04"	555.447	4.078.253	
Radar_LETU	1.383	36° 59' 43,55"	002° 18' 04,09"	562.179	4.094.568	
VOR_AMR	66	36° 49' 59,39"	002° 15' 33,90"	566.038	4.076.621	
DME_AMR	66	36° 49' 59,39"	002° 15' 33,90"	566.038	4.076.621	
NDB_AMN	22	36° 50' 54,10"	002° 22' 44,92"	555.351	4.078.231	
NDB_AM	114	36° 52' 32,99"	002° 14' 23,63"	567.741	4.081.368	
LOC/ILS_IAM	9	36° 50' 20,56"	002° 23' 24,03"	554.389	4.077.191	
GP/ILS_IAM	16	36° 50' 45,79"	002° 21' 23,70"	557.364	4.077.988	
DME/ILS_IAM	23	36° 50' 45,79"	002° 21' 23,70"	557.364	4.077.988	
Radioenlace	TWR_1	42	36° 50' 50,26"	002° 22' 25,14"	555.842	4.078.116
	Radar_Turrillas_1	1.394	36° 59' 43,49"	002° 18' 04,22"	562.183	4.094.592
Radioenlace	TWR_2	40	36° 50' 50,31"	002° 22' 25,55"	555.831	4.078.117
	Radar_Turrillas_2	1.395	36° 59' 43,46"	002° 18' 04,25"	562.182	4.094.591
Radioenlace	TWR_3	40	36° 50' 50,38"	002° 22' 25,20"	555.840	4.078.119
	Radar_Turrillas_3	1.397	36° 59' 43,48"	002° 18' 04,22"	562.183	4.094.591
Radioenlace	TWR	47	36° 50' 50,20"	002° 22' 25,29"	555.838	4.078.114
	Radiobaliza OM	128	36° 52' 32,41"	002° 14' 23,43"	567.746	4.081.350
Radioenlace	TWR	47	36° 50' 50,11"	002° 22' 25,33"	555.837	4.078.111
	VOR	70	36° 49' 59,48"	002° 15' 34,14"	566.032	4.076.624

A efectos de representación gráfica, los equipos LOC, GP y DME asociados al ILS, se denominan indistintamente con el indicativo IAM o con el número de pista a la que proporcionan guiado instrumental (RWY 25).

A lo largo de este documento el radar ubicado en Turrillas se denomina indistintamente Radar, Radar_LETU, RLETU o bien, Radar_TUR.

Adicionalmente a estas instalaciones cabe señalar la existencia de una antena GNSS receptora instalada en la torre de control para la supervisión de las prestaciones y la detección de interferencias GNSS. Esta instalación es precisa para poder establecer maniobras PBN.

1.3.4.4 Servicio de salvamento y extinción de incendios

El edificio SSEI es bastante reciente y se ubica junto al edificio de los señaleros, próximo a la esquina Sureste de la plataforma de aviación comercial. La Ilustración 2.23 muestra una panorámica de esta instalación.

Ilustración 2.23.- Edificio SSEI



El edificio tiene unas dimensiones adecuadas para alojar seis vehículos de extinción de incendios y consta de dos niveles. El nivel inferior está compuesto por dos zonas bien diferenciadas; zona administrativa y patio de vehículos, como es usual en este tipo de edificaciones.

La zona administrativa, de descanso y recreo, dotada de oficinas, salón-comedor, cocina, gimnasio, vestuarios, aseos, almacenes, taller y cuartos de instalaciones, etc. La segunda zona, separada de la administrativa por dos pasillos de independencia, es el patio de vehículos destinado a albergar los vehículos de extinción de incendios, con capacidad para seis puestos de estacionamiento.

En el nivel superior se encuentra el COA (Centro de Observación y Alarma), al que se accede desde una escalera interior ubicada junto al salón comedor.

El edificio tiene planta rectangular de dimensiones de 51x30 m; el COA tiene unas dimensiones aproximadas 15x8 m.

Consta de una zona destinada al personal y otra destinada a las cocheras para los vehículos del servicio. Presta servicio contra incendios de Categoría 7, según clasificación OACI.

Cuenta con tres camiones y está atendido en tres turnos, para cada cual se dispone de un jefe de dotación y seis bomberos.

La capacidad de los distintos vehículos se muestra a continuación.

Tabla 2.10.- Capacidad carga vehículos SSEI

Vehículo	Agua (l)	Espuma AFFF (l)	Polvo químico (kg)
PANTHER	10.000	1.200	250
PANTHER	10.000	1.200	250
MAN	10.000	1.200	250

En todo momento, dos de estos vehículos se encuentran en condiciones de servicio, mientras que el otro permanecerá en reserva.

Se dispone de una plataforma de pruebas conraincendios, ubicada al oeste del recinto aeroportuario, donde se localiza también uno de los depósitos de descarga rápida de los que dispone el aeropuerto y que permiten la recarga total de los vehículos auto-extintores en menos de dos minutos.

Ilustración 2.24.- Plataforma de pruebas contraincendios y depósito de descarga rápida



1.3.4.5 Servicios de asistencia en tierra

Los agentes que operan en el Aeropuerto de Almería, clasificados según su contrato de handling con el aeropuerto, se definen en la Tabla 2.11.

Tabla 2.11.- Asistencia en tierra

ASISTENCIA EN TIERRA	
Grupo 1	A.G.A., Flightcare, Air Nostrum, Swissport, Servisair.
Grupo 2	A.G.A., Flightcare, Swissport, Servisair.
Grupo 3	A.G.A., Flightcare, Swissport.
Grupo 4	Flightcare, Swissport.
Grupo 5	A.G.A., Flightcare, Swissport.
Grupo 6	Flightcare, Swissport.
Grupo 7	CLH.
Grupo 8	Air Nostrum.
Grupo 9	A.G.A., Flightcare, Air Nostrum, Servisair.
Grupo 10	A.G.A.
Grupo 11	Grupo Abades.

1.3.4.6 Servicio de control de fauna

El aeropuerto dispone de un servicio de control de fauna al este del Bloque Técnico, entre la parcela de combustibles y el edificio de los señaleros, con una superficie de 500 m².

Ilustración 2.25.- Emplazamiento del Edificio de Control de Fauna



Se dispone en cualquier momento de varias aves rapaces (halcones, águilas, azores, etc.) con las que controlar la fauna avícola y roedores en las inmediaciones del aeropuerto. En este sentido, las aves que mayor problemática generan a las operaciones aeronáuticas son las gaviotas y los gorriones.

1.3.4.7 Oficina meteorológica

La sala en la que se ubica la oficina meteorológica se encuentra en la planta alta del edificio terminal (planta terraza), junto al resto de dependencias técnicas que se encuentran en ese edificio. En ella se recibe, procesa y distribuye la información meteorológica.

Tanto en la cabecera 25 como en la 07 se encuentran anemómetros. Existen tres mangas de viento distribuidas a lo largo de la pista, dos de ellas en las cabeceras de pista y la tercera en mitad de pista. Junto a las instalaciones del ILS/GP 25 hay una pequeña estación meteorológica. El resto de equipos y sensores se sitúan en la cubierta del edificio terminal, sobre la oficina MET.

Esta dispone de un equipo suplementario que consta de un presentador de imágenes de nubes, rayos y de información radar.

1.3.4.8 Vallado perimetral

El recinto aeroportuario dispone de un vallado perimetral que rodea al aeropuerto, de aproximadamente 12.140 metros de longitud, incluido el vallado de la zona de luces de aproximación de la cabecera 25 (dividido en tres tramos) que se encuentra separada del recinto aeroportuario y que tiene 1.840 metros de longitud.

1.3.4.9 Otras instalaciones

El aeropuerto cuenta con otras edificaciones de servicio situadas en tercera línea, en zona restringida del lado tierra:

- Un edificio multiusos situado junto a la rotonda Este de acceso al aeropuerto, que entre sus dependencias cuenta con almacenes, locales de Aena SME, S.A. y la Guardia Civil y un salón de actos.
- Unos almacenes generales y de catering, al lado del edificio multiusos.
- Un edificio del servicio médico y la Guardia Civil, en la misma zona que los anteriores.

Ilustración 2.26.- Otros edificios



1.3.5 Zona de aviación general

En el Aeropuerto de Almería no se dispone de edificio terminal de aviación general. SASEMAR cuenta con un hangar situado junto a la plataforma de pruebas del servicio contra incendios, con una superficie útil de 830 m².

1.3.6 Zona de abastecimiento

1.3.6.1 Central eléctrica

La Central Eléctrica se encuentra en una parcela situada al norte del aeropuerto, detrás del aparcamiento público y desde la cual se da servicio eléctrico al aeropuerto; junto a ella está la antigua central eléctrica, un edificio de aproximadamente unos 500 m² en planta, y que sirve como almacén para la central. El acceso al recinto se realiza a través del vial de entrada al aeropuerto.

Ilustración 2.27.- Acceso al recinto de la Central Eléctrica



El edificio de la Central Eléctrica cuenta con una superficie construida de 2.504 m² (1.503 m² en la planta baja, y 1.001 m² en el sótano). En la misma parcela se ubican los depósitos para el combustible de los grupos de generación, enterrados y con una capacidad de 40 m³ cada uno.

Ilustración 2.28.- Central Eléctrica



Estos grupos electrógenos son dos, diésel y de 2.250 kVA, 400 V. También existen dos transformadores de 2.500 kVA, 0,42/20 kV asociados a los grupos. Cada uno de los grupos dispone de un depósito de combustible diario de 500 l además de los depósitos nodriza.

Las principales características eléctricas de los grupos electrógenos son las que aparecen en la Tabla 2.12.

Tabla 2.12.- Características de los grupos electrógenos

Potencia	2.250 kVA en emergencia 1.800 kW
Tensión	400 V, trifásica
Velocidad	1.500 rpm
Frecuencia	50 Hz
Factor de potencia	0,8

1.3.6.2 Suministro de energía eléctrica

Actualmente, el suministro de energía eléctrica es realizado por la empresa Iberdrola, con una potencia instalada en la Central Eléctrica de 5.000 kVA.

Existen dos acometidas de 20 kV, una desde la Subestación Transformadora Mezquita y otra desde la Subestación Transformadora Cañada. Ambas acometidas se encuentran en tensión, aunque sólo una de ellas tiene cerrado su interruptor. Cada una de las acometidas estará preparada para alimentar la totalidad de las cargas del aeropuerto, es decir 3.600 kVA. Estas acometidas llegan hasta un centro de seccionamiento y medida situado junto a la central eléctrica y desde él parten las acometidas a la central.

1.3.6.3 Abastecimiento de agua

El abastecimiento de agua destinada para consumo humano es suministrado por la compañía Aqualia. Se realiza por una acometida de 110 mm en PE de alta densidad. La red de distribución está constituida por tubos de 90 mm en PE de alta densidad que forman un anillo alrededor de la zona de servicios.

El aeropuerto posee un aljibe de 400 m³ que cuenta con grupos de bombeo con duplicidad.

1.3.6.4 Evacuación de aguas residuales

Las aguas residuales del Edificio Terminal y resto de edificaciones se envían a una depuradora de la red general de Almería; no se realiza su depuración directamente en el Aeropuerto.

1.3.6.5 Residuos

Para la gestión de residuos, el aeropuerto dispone de una caseta de almacenamiento temporal de residuos peligrosos (Punto Limpio), con acometida de luz y agua, situado frente a la parcela de combustibles.

Ilustración 2.29.- Punto limpio y parcela de combustibles



1.3.6.6 Abastecimiento de combustibles y lubricantes

El suministro de combustible es responsabilidad de la empresa CLH Aviación, cuyas instalaciones están situadas en el lado aire, al este del Edificio Terminal, junto al parking de personal de Aena SME, S.A. y con acceso directo a plataforma.

CLH dispone de unas instalaciones de aproximadamente 10.200 m² (medida sobre planos), en la que se incluyen aparcamientos, oficinas, zona de equipos y estación de depuración donde se realizan controles de calidad, purgas, etc.

Los combustibles disponibles para aviones son JET A-1 y AVGAS 100 LL, siendo sus lugares de almacenamiento los indicados en la Tabla 2.13.

Tabla 2.13.- Lugares de almacenamiento

Combustible	Lugar de almacenamiento
Queroseno JET A1	3 tanques verticales de 500 m ³
	2 tanques horizontales de 50 m ³
Gasolina de aviación AVGAS-100-LL	1 tanque horizontal de 50 m ³

Existen como grupos de emergencia dos depósitos de 1 m³, y uno de 20 m³, que se emplean en caso de emergencia por incidente en alguno de los operativos, así como para realizar purgas y limpiezas.

El combustible para aviones, AVGAS 100 LL, y el gasóleo procede de la refinería de Escombreras (Cartagena).

Para el suministro a las aeronaves se disponen de vehículos cisterna cuya capacidad y uso se describen en la Tabla 2.14.

Tabla 2.14.- Vehículos cisterna

Vehículos cisterna	Capacidad (l)	Uso
1 UU/RR 863	60.000	JET-A1
1 UU/RR 451	42.000	JET-A1
1UU/RR 688	30.000	JET-A1
1 UU/RR 371	10.000	JET-A1
1 UU/RR 325	1.500	AVGAS 100 LL

1.3.7 Otras instalaciones

1.3.7.1 Comunicaciones

La acometida de telefonía es realizada por la empresa Vodafone, con un número de líneas de 200.

El aeropuerto dispone de una red integrada multiservicio.

1.3.8 Viales

1.3.8.1 Viales interiores

Desde la rotonda Oeste se accede a la urbanización de la zona de servicios o a la rotonda Sur; esta última comunica con el acceso lado aire (caseta control de la Guardia Civil), situado junto a la zona de carga, y con el vial que lleva al aparcamiento y a la acera del Edificio Terminal.

La rotonda Este comunica con el vial de recirculación del aeropuerto que da acceso al aparcamiento público y lleva hasta la acera de salidas/llegadas a través de dos carriles de único sentido. Continúa cerrándose sobre sí mismo y se ramifica para dar acceso tanto a la glorieta Este como a la glorieta Oeste.

1.3.8.2 Viales de servicio

Existe un vial paralelo a la fachada del edificio terminal de pasajeros, que discurre entre las barreras anti-chorro y el edificio en paralelo al borde la plataforma, que conecta los dos extremos del área de actividades aeroportuarias. En cada uno de estos extremos se une al camino perimetral del aeropuerto.

Ilustración 2.30.- Viales interiores y de servicio



Desde este vial parten:

- Un tramo de vial para acceder a las instalaciones de CLH y a los edificios de servicios de rampa y aeroportuarios.
- Un tramo que desemboca en el control de la Guardia Civil que da acceso al lado aire y en la Zona de Carga.

Del camino perimetral del aeropuerto parten:

- Un vial que une el camino perimetral con la cabecera 25.
- Un vial que da acceso a la caseta de equipos del ILS/LOC 25 y a la cabecera 07.
- Un vial que da acceso a las instalaciones del ILS/GP 25 y la estación meteorológica anexa.

Además de los viales de acceso al Aeropuerto, en el lado tierra cabe destacar:

- El vial de acceso al centro de emisores.
- El vial de acceso a la zona situada al norte de la parcela de combustibles donde se sitúan las instalaciones de la Guardia Civil, Servicio médico y Edificio multiuso.

1.3.8.3 Camino perimetral y de seguridad

El aeropuerto dispone de un camino perimetral que, prácticamente, sigue de forma paralela el trazado del vallado que conforma su límite aeroportuario, salvo en zonas concretas como en el extremo este del mismo, por la zona de luces de aproximación de la cabecera 25. Como se comenta arriba, del camino perimetral parten viales que comunican diversas instalaciones asociadas a las ayudas a la navegación.

Ilustración 2.31.- Camino perimetral en cabecera 07



Ilustración 2.32.- Camino perimetral en cabecera 25



1.4 Consumos energéticos y de agua

Los consumos energéticos y de agua correspondientes al año 2015 se muestran en la Tabla 2.15.

Tabla 2.15.- Consumos energéticos y de agua

Descripción	Consumo
JET A1 para aeronaves	8.205.001 l
AVGAS para aeronaves	18.784 l
Energía eléctrica	4.478.248 kWh
Agua potable	22.343 m ³

2 Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo

El Aeropuerto de Almería, está integrado dentro del FIR/UIR de Madrid, siendo el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Sevilla (Sevilla ACC) que actúa como delegado de Madrid ACC en la provisión de servicio de información de vuelo, servicio de alerta y servicios de control de tránsito aéreo a las aeronaves que sobrevuelan el área delegada al sur del paralelo 39 N.

El espacio aéreo del entorno del aeropuerto dispone para realizar sus funciones de las siguientes dependencias:

- a) Área de Control: ALMERÍA TMA.
- b) Zona de Control: ALMERÍA CTR.
- c) Zona de aeródromo controlada: ALMERÍA ATZ.

Las zonas restringidas en el entorno más inmediato del Aeropuerto de Almería y en su ámbito provincial son: LER63, LER155 y LER156.

Las zonas peligrosas en el entorno más inmediato del Aeropuerto de Almería y en su ámbito provincial son: LED36, LED97, LED165, LED166, LED167, LED168 y LED169.

No hay zonas prohibidas en el entorno del TMA Almería.

Se definen a continuación las maniobras de llegada normalizada para vuelo por instrumentos (STAR) correspondientes a la pista 07 y la pista 25, así como las cartas de descenso continuo para vuelo por instrumentos (CDA) para la pista 07 y la pista 25.

2.1 Procedimientos reglamentarios de llegada

2.1.1 Llegadas normalizadas (STAR) RWY 07

- LLEGADA AGIDO DOS ZULU (AGIDO2Z)
- LLEGADA DOSEK DOS DELTA (DOSEK2D)
- LLEGADA DOSEK DOS ZULU (DOSEK2Z)
- LLEGADA ESILA DOS ZULU (ESILA2Z)
- LLEGADA KUNEN DOS ZULU (KUNEN2Z)
- LLEGADA RISPO DOS DELTA (RISPO2D)
- LLEGADA RISPO DOS ZULU (RISPO2Z)
- LLEGADA VADAT DOS DELTA (VADAT2D)

2.1.2 Llegadas normalizadas (STAR) RWY 25

- LLEGADA AGIDO DOS CHARLIE (AGIDO2C)
- LLEGADA DOSEK DOS CHARLIE (DOSEK2C)
- LLEGADA ESILA DOS CHARLIE (ESILA2C)
- LLEGADA KUNEN DOS CHARLIE (KUNEN2C)
- LLEGADA RISPO DOS CHARLIE (RISPO2C)
- LLEGADA VADAT DOS CHARLIE (VADAT2C)
- LLEGADA VADAT DOS ECHO (VADAT2E)

2.2 Aproximación final al aeropuerto

En el AIP se halla publicado el procedimiento de aproximación visual y las siguientes cartas de aproximación por instrumentos.

- NDB RWY 07
- ILS RWY 25
- LOC RWY 25
- VOR RWY 25

2.3 Procedimientos reglamentarios de salida

2.3.1 Salidas normalizadas (SID) RWY 07

- SALIDA AGIDO UNO BRAVO (AGIDO1B)
- SALIDA AGIDO UNO X-RAY (AGIDO1X)
- SALIDA DOSEK DOS BRAVO (DOSEK2B)
- SALIDA ESILA UNO BRAVO (ESILA1B)
- SALIDA ESILA DOS VICTOR (ESILA2V)
- SALIDA ESILA UNO X-RAY (ESILA1X)
- SALIDA KUNEN DOS BRAVO (KUNEN2B)
- SALIDA RISPO UNO BRAVO (RISPO1B)
- SALIDA RISPO UNO X-RAY (RISPO1X)
- SALIDA VADAT DOS BRAVO (VADAT2B)

2.3.2 Salidas normalizadas (SID) RWY 25

- SALIDA AGIDO UNO ALPHA (AGIDO1A)
- SALIDA DOSEK DOS ALPHA (DOSEK2A)
- SALIDA DOSEK DOS YANKEE (DOSEK2Y)
- SALIDA ESILA UNO ALPHA (ESILA1A)
- SALIDA ESILA UNO ECHO (ESILA1E)
- SALIDA KUNEN UNO ALPHA (KUNEN1A)
- SALIDA KUNEN UNO ECHO (KUNEN1E)
- SALIDA RISPO UNO ALPHA (RISPO1A)
- SALIDA RISPO UNO YANKEE (RISPO1Y)
- SALIDA VADAR DOS ALPHA (VADAT2A)

3 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

3.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas

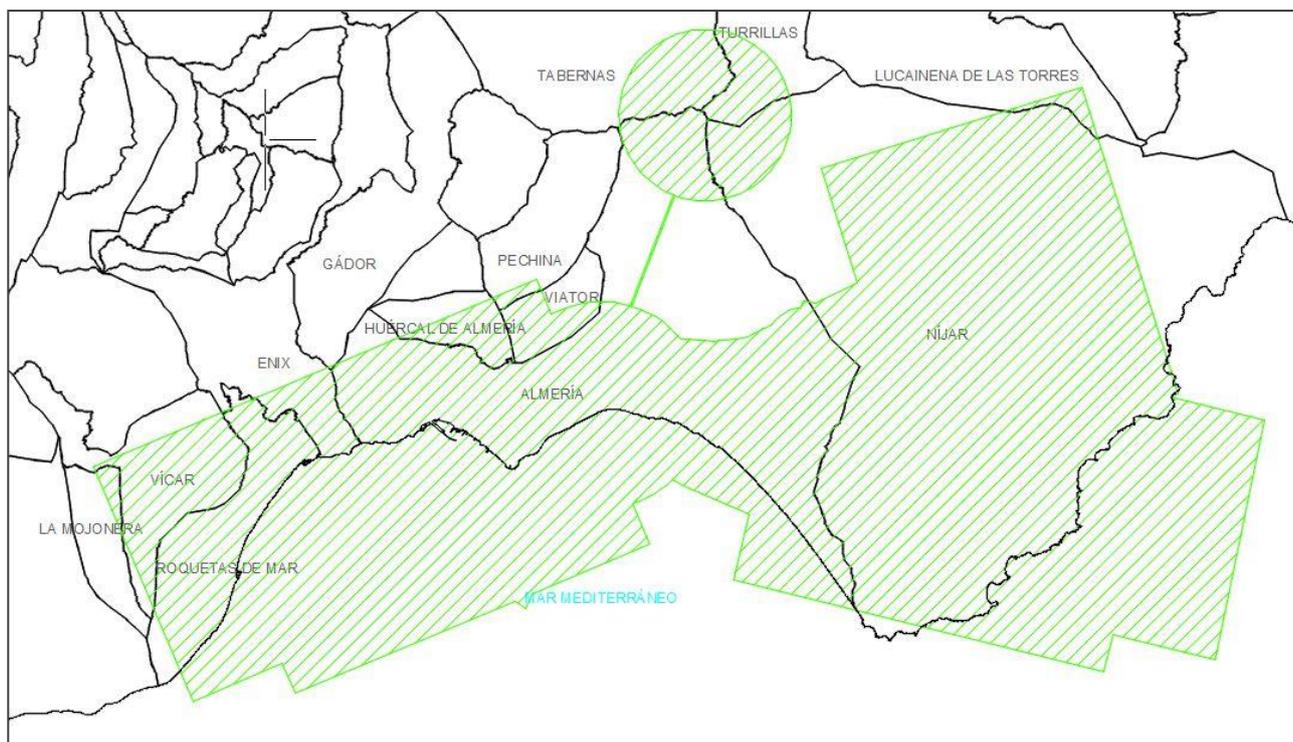
Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Almería fueron modificadas por Real Decreto 728/2015, de 24 de julio, (B.O.E. núm. 191, de 11 de agosto de 2015). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración 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:

- Almería
- Enix
- Gádor
- Huércal de Almería
- Lucainena de las Torres
- La Mojonera
- Níjar
- Pechina
- Roquetas de Mar
- Tabernas
- Turrillas
- Viator
- Vícar

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración 2.33.

Ilustración 2.33.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes

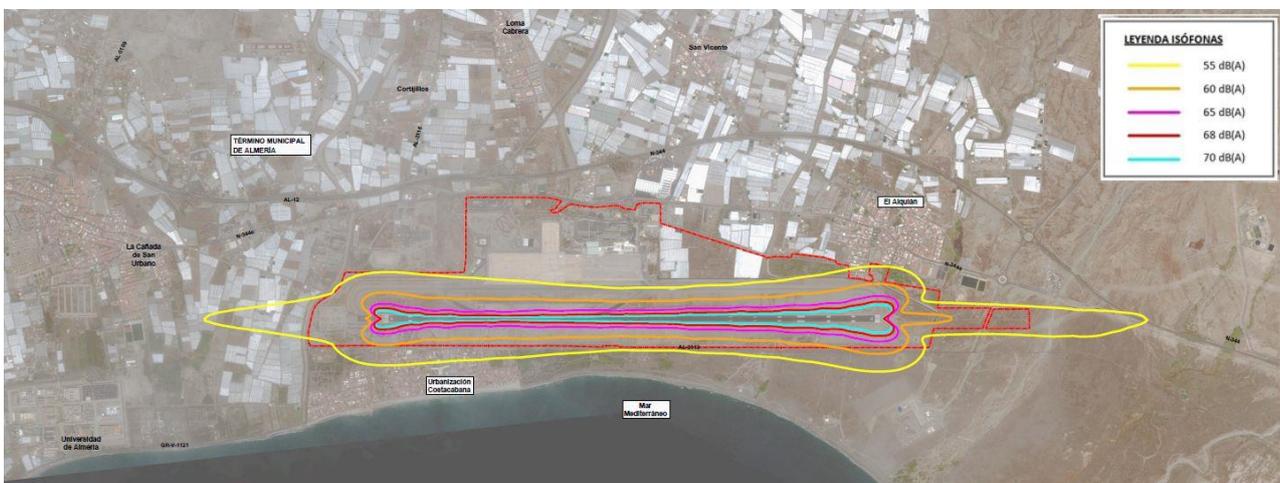


El estado actual de las servidumbres aeronáuticas no ha sufrido cambios respecto al escenario descrito en el Real Decreto 728/2015, por lo que el ámbito afectado es análogo al de las servidumbres aeronáuticas vigentes.

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

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 1367/2007, 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, se incluyen las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico de la situación actual.

Ilustración 2.34.- Huella acústica del Aeropuerto de Almería de la situación Actual. Período DÍA (7-19h)



Fuente: Elaboración Propia.

Ilustración 2.35.- Huella acústica del Aeropuerto de Almería de la situación Actual. Período TARDE (19-23h)

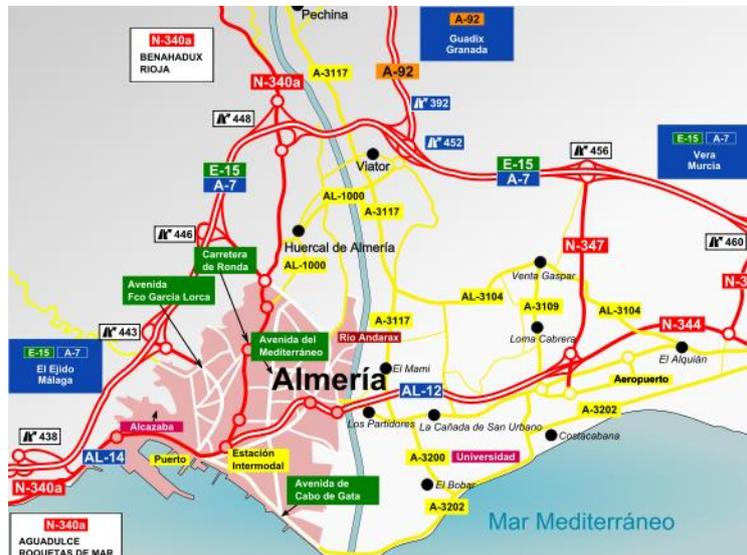


Fuente: Elaboración Propia.

4 Infraestructuras de acceso

El Aeropuerto de Almería tiene buena comunicación por carretera, gracias a que la red viaria conecta Almería con el arco mediterráneo y el litoral e interior de Andalucía.

Ilustración 2.36.- Red de carreteras en el entorno del Aeropuerto de Almería



No existe conexión ferroviaria directa al aeropuerto mediante un servicio de cercanías u otro tipo de ferrocarril, aunque existen varios proyectos de ampliación y mejora de la red ferroviaria, algunos en curso y otros en estudio, que facilitarán las conexiones ferroviarias de Almería.

Existe una línea de autobús que enlaza el recinto aeroportuario con la ciudad de Almería (línea 20); esta línea realiza el siguiente recorrido: Almería – Aeropuerto – Alquíán.

5 Situación de partida

Las siguientes actuaciones están bien en curso, bien planificadas para su ejecución de forma inminente, por lo que se incorporan al estado de partida del aeropuerto:

- Remodelación de la sala de equipos de TWR.
- Traslado de los pasillos sin retorno.
- Remodelación de la terraza del Edificio Terminal.

Sólo esta última actuación influye en el cómputo de la capacidad del aeropuerto, puesto que la terraza actual se habilitará como zona de espera y embarque ampliando así la zona destinada a este uso en aproximadamente 495 m².

6 Análisis del tráfico

Se analizan a continuación las características y el estado actual del tráfico aéreo en el Aeropuerto de Almería basándose en los datos estadísticos del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías en el periodo comprendido entre 2001 y 2015. último año con datos disponibles en el momento del 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.

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros comerciales

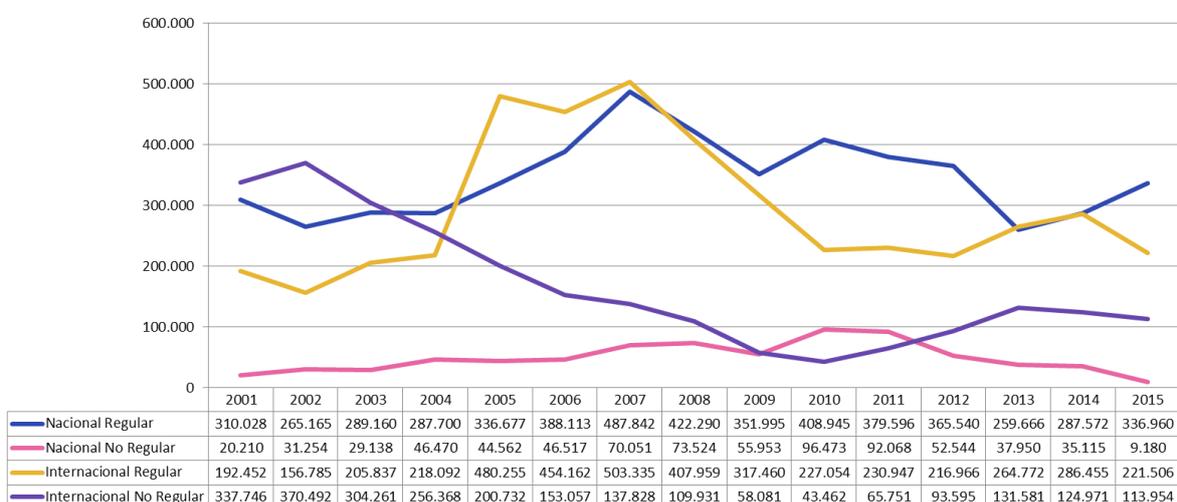
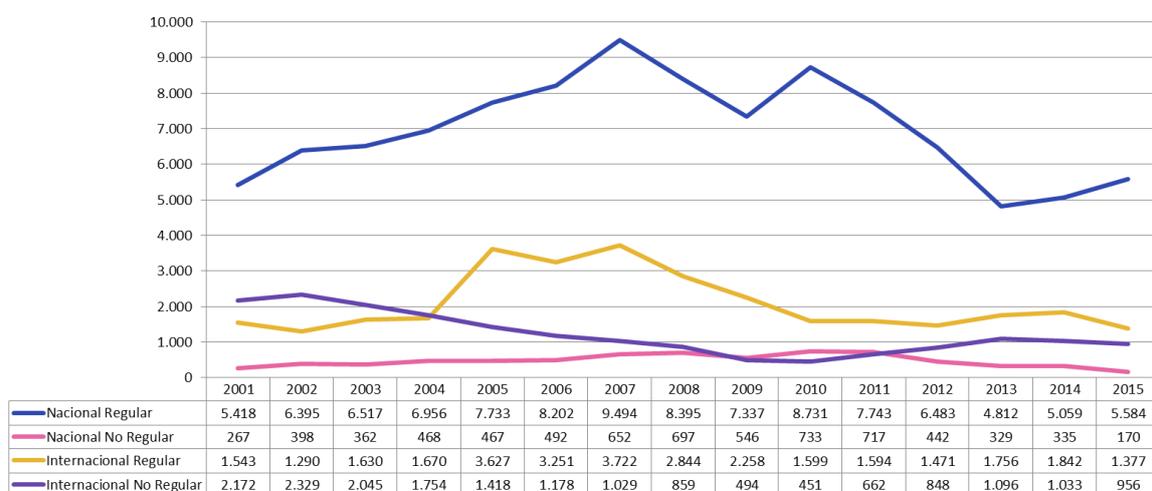


Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de operaciones comerciales



En el tráfico de pasajeros, desde 2002 el tráfico Internacional no regular ha experimentado un continuado descenso pasando de ser el más importante del aeropuerto a tener una presencia meramente testimonial, recuperando tráfico entre los años 2011 y 2013 pero quedando muy por debajo de las cifras obtenidas antes

de 2007. Este descenso quedó enmascarado en el total por el crecimiento del tráfico nacional hasta el año 2007, momento a partir del cual el descenso de tráfico ha sido generalizado a causa de la crisis económica mundial, que afectó de manera especial al transporte aéreo.

Durante el año 2015 ha sido de nuevo el tráfico nacional regular el motor de la recuperación que se empieza a apreciar en el tráfico de pasajeros. Por otra parte, el tráfico nacional no regular sufre un acentuado descenso, reduciendo el número de pasajeros en casi un 74% respecto al año anterior.

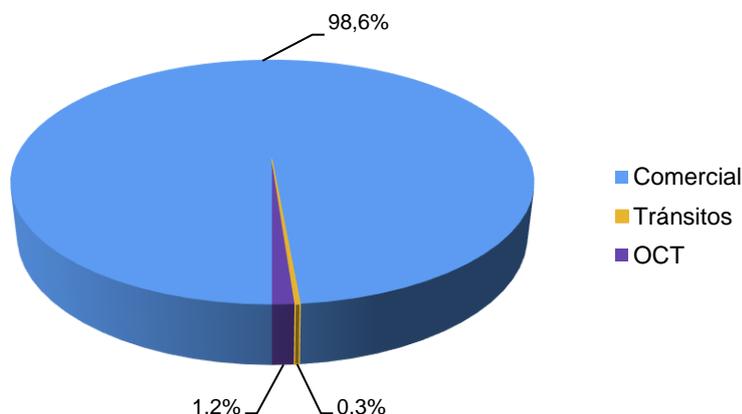
Cabe destacar que el acusado crecimiento del tráfico regular tanto nacional como internacional en el año 2005 (17% y 120% respectivamente) se debió en buena medida a la celebración en Almería de los XV Juegos del Mediterráneo.

La evolución del tráfico de aeronaves ha ido de la mano del de pasajeros salvo en algunos casos puntuales en los que una caída en el volumen de pasajeros ha sido compensada con una reducción del calibre medio de la aeronave, y así se ha mantenido, e incluso aumentado, el número de operaciones; este ha sido el caso del tráfico nacional regular en los años 2002 y 2004.

6.1 Estructura actual del tráfico

El tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Almería es eminentemente comercial, con un 98,6% del volumen total en 2015 de pasajeros comerciales con origen o destino en el aeropuerto y un 0,3% de tránsitos, frente a un 1,2% de pasajeros OCT.

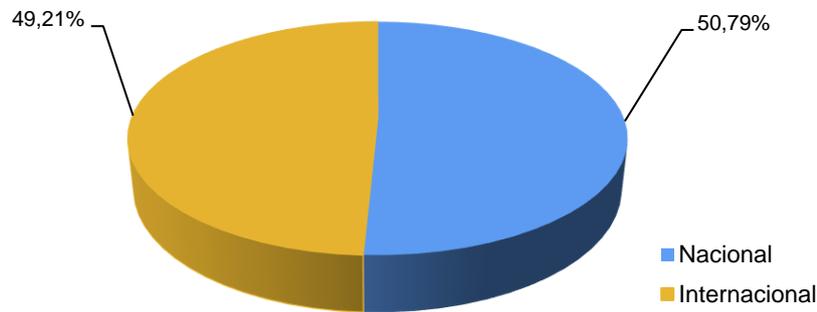
Gráfico 2.3.- Estructura del tráfico de pasajeros (2015)



Durante el año 2015 pasaron por sus instalaciones 691.488 pasajeros, situándose en el puesto 27º dentro de los aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

El 50,79% del tráfico comercial es de origen nacional por un 49,21% internacional, entendido este como aquel no nacional.

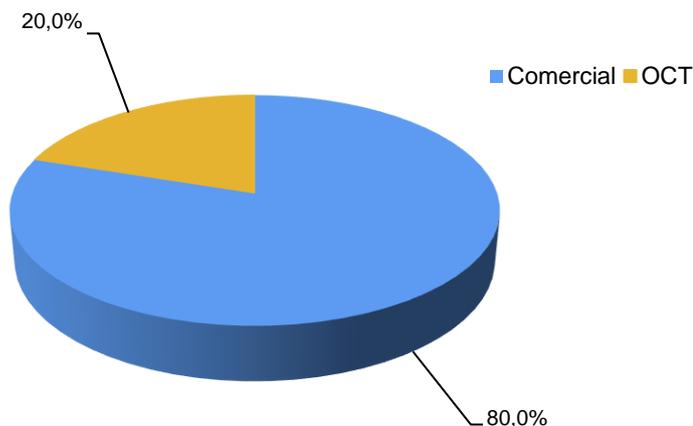
Gráfico 2.4.- Estructura del tráfico comercial (2015)



Respecto a los movimientos de aeronaves, en el año 2015 tuvieron lugar 10.277 operaciones de aeronaves en el Aeropuerto de Almería, de las cuales 8.225 – el 80,03% del total – fueron comerciales. El tráfico de aeronaves de Otras Clases de Tráfico (OCT) con 2.052 operaciones supuso el 19,97% del total.

Este reparto entre tráfico comercial y OCT se ha mantenido más o menos estable desde 2001, con un margen de variación del comercial entre el 69% y el 80%.

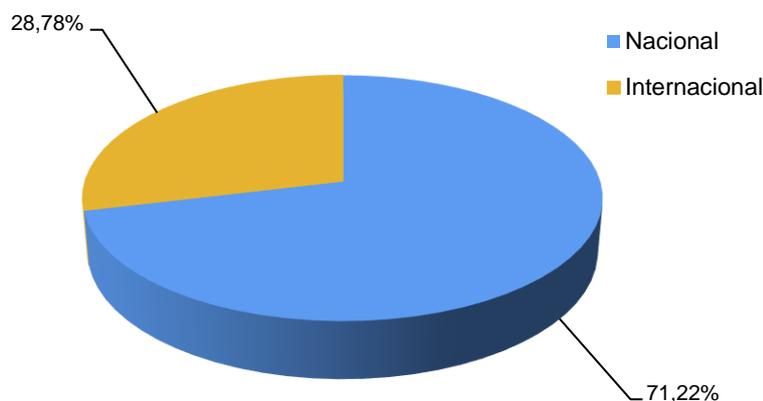
Gráfico 2.5.- Estructura del tráfico de aeronaves (2015)



Por volumen de operaciones el aeropuerto se sitúa en el puesto 28º dentro de la red de Aena SME, S.A.

El 71,22% de las operaciones comerciales son tráfico nacional por un 28,78% del internacional (no nacional). Este desequilibrio en el reparto nacional – internacional entre el tráfico de pasajeros y el de aeronaves obedece al menor calibre de las aeronaves regionales de Air Nostrum, principal operador comercial en el Aeropuerto de Almería.

Gráfico 2.6.- Estructura del tráfico de aeronaves (2015)



6.2 Evolución del tráfico comercial

Desde 2002 el tráfico Internacional no regular ha experimentado un continuado descenso pasando de ser el más importante del aeropuerto a tener una presencia meramente testimonial hasta 2011, momento en el que se produce una mejora significativa. Esta tendencia se mantiene hasta 2013 cuando se vuelve a producir un leve descenso que cifra la caída en esos 14 años en un 69%. Como se verá más adelante ha sido fundamentalmente el tráfico UE No Schengen (británico) el causante, con una menor participación del UE Schengen (alemán y belga).

Este descenso quedó enmascarado en el total por el crecimiento del tráfico nacional hasta el año 2007, momento a partir del cual el descenso de tráfico ha sido generalizado a causa de la crisis económica mundial, que afectó de manera especial al transporte aéreo, exceptuando el año 2014 en el que se produce un repunte debido a los datos del tráfico nacional e internacional regular.

Tabla 2.16.- Evolución histórica del tráfico comercial de pasajeros

Año	Nacional Regular	Nacional No Regular	Internacional Regular	Internacional No Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2001	310.028	20.210	192.452	337.746	12	860.448
2002	265.165	31.254	156.785	370.492	1.310	825.006
2003	289.160	29.138	205.837	304.261	9	828.405
2004	287.700	46.470	218.092	256.368	4	808.634
2005	336.677	44.562	480.255	200.732	19	1.062.245
2006	388.113	46.517	454.162	153.057	0	1.041.849
2007	487.842	70.051	503.335	137.828	130	1.199.186
2008	422.290	73.524	407.959	109.931	75	1.013.779
2009	351.995	55.953	317.460	58.081	86	783.575
2010	408.945	96.473	227.054	43.462	138	776.072
2011	379.596	92.068	230.947	65.751	205	768.567
2012	365.540	52.544	216.966	93.595	166	728.811

Año	Nacional Regular	Nacional No Regular	Internacional Regular	Internacional No Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2013	259.666	37.950	264.772	131.581	427	694.396
2014	287.572	35.115	286.455	124.971	162	734.275
2015	336.960	9.180	221.506	113.954	46	681.646

La evolución del tráfico comercial de aeronaves ha ido paralela al de operaciones comerciales.

Tabla 2.17.- Evolución histórica del tráfico comercial de aeronaves

Año	Nacional Regular	Nacional No Regular	Internacional Regular	Internacional No Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2001	5.418	267	1.543	2.172	143	9.543
2002	6.395	398	1.290	2.329	145	10.557
2003	6.517	362	1.630	2.045	92	10.646
2004	6.956	468	1.670	1.754	104	10.952
2005	7.733	467	3.627	1.418	105	13.350
2006	8.202	492	3.251	1.178	107	13.230
2007	9.494	652	3.722	1.029	136	15.033
2008	8.395	697	2.844	859	143	12.938
2009	7.337	546	2.258	494	94	10.729
2010	8.731	733	1.599	451	184	11.698
2011	7.743	717	1.594	662	98	10.814
2012	6.483	442	1.471	848	114	9.358
2013	4.812	329	1.756	1.096	95	8.088
2014	5.059	335	1.842	1.033	135	8.404
2015	5.584	170	1.377	956	138	8.225

6.2.1 Tráfico por países

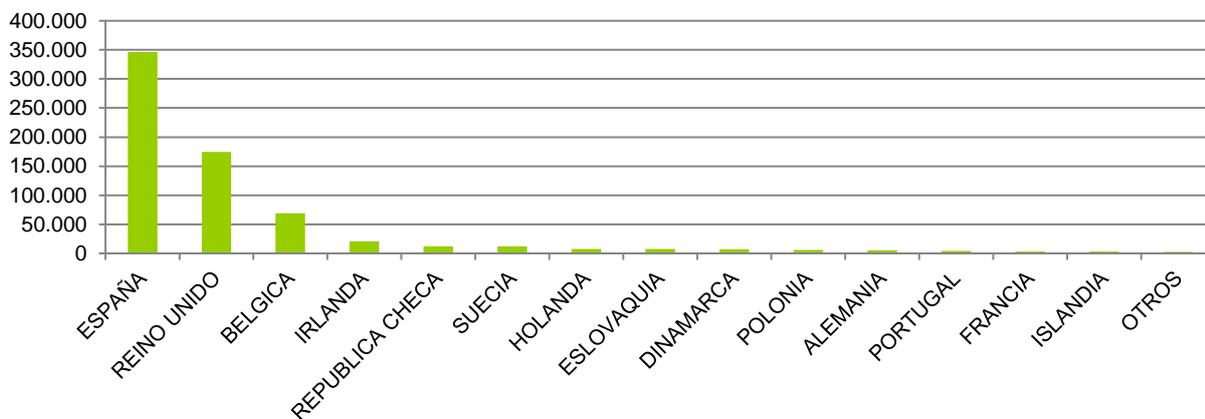
El segmento nacional es claramente mayoritario en el Aeropuerto de Almería, con un 50,79% de los pasajeros comerciales; a continuación, se sitúa el Reino Unido con el 25,61%, Bélgica con el 10,17% e Irlanda con el 3,06%. Ellos cuatro supusieron aproximadamente el 90% del tráfico del aeropuerto durante el año 2015.

Tabla 2.18.-Tráfico comercial de pasajeros por países 2015

Países	Pasajeros	%
ESPAÑA	346.206	50,79%
REINO UNIDO	174.570	25,61%
BELGICA	69.309	10,17%
IRLANDA	20.847	3,06%
REPUBLICA CHECA	12.042	1,77%
SUECIA	12.023	1,76%

Países	Pasajeros	%
HOLANDA	7.750	1,14%
ESLOVAQUIA	7.749	1,14%
DINAMARCA	6.834	1,00%
POLONIA	5.888	0,86%
ALEMANIA	5.112	0,75%
PORTUGAL	4.251	0,62%
FRANCIA	3.363	0,49%
ISLANDIA	3.152	0,46%
LITUANIA	1.743	0,26%
ESTADOS UNIDOS	300	0,04%
ITALIA	253	0,04%
MALTA	144	0,02%
SUIZA	40	0,01%
HUNGRIA	29	0,00%
MARRUECOS	15	0,00%
TURQUIA	7	0,00%
REPUBLICA DE SERBIA	5	0,00%
CROACIA	4	0,00%
BIELORRUSIA	3	0,00%
GRECIA	3	0,00%
EGIPTO	2	0,00%
LUXEMBURGO	2	0,00%
TOTAL	681.646	100,00%

Gráfico 2.7.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por países 2015

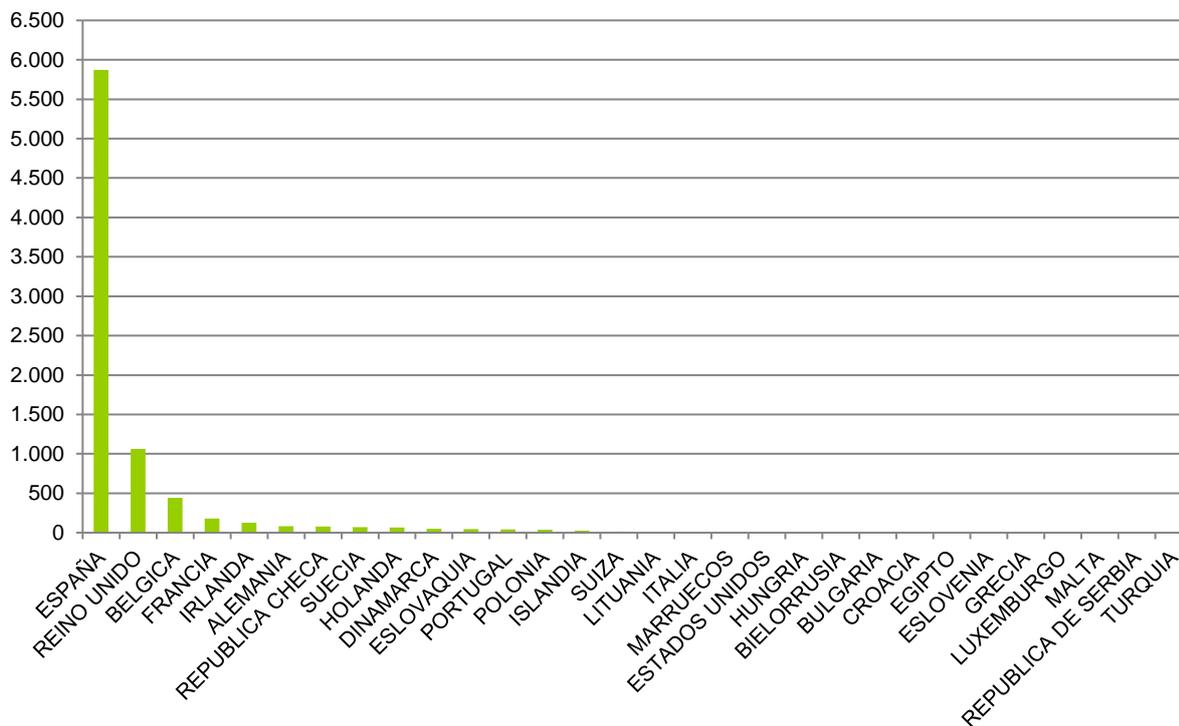


El peso del segmento nacional en 2015 es aún mayor en el caso del tráfico de aeronaves debido al menor ratio de pasajeros/aeronave que presenta frente al internacional. Tras España, que representa el 71,38% del total comercial, se sitúan el Reino Unido (12,90%), Bélgica (5,36%) y Francia (2,16%).

Tabla 2.19.-Tráfico comercial por países 2015

PAÍSES	OPERACIONES	%
ESPAÑA	5.871	71,38%
REINO UNIDO	1.061	12,90%
BELGICA	441	5,36%
FRANCIA	178	2,16%
IRLANDA	126	1,53%
ALEMANIA	82	1,00%
REPUBLICA CHECA	79	0,96%
SUECIA	72	0,88%
HOLANDA	65	0,79%
DINAMARCA	50	0,61%
ESLOVAQUIA	47	0,57%
PORTUGAL	40	0,49%
POLONIA	38	0,46%
ISLANDIA	26	0,32%
SUIZA	13	0,16%
LITUANIA	10	0,12%
ITALIA	6	0,07%
MARRUECOS	6	0,07%
ESTADOS UNIDOS	2	0,02%
HUNGRIA	2	0,02%
BIELORRUSIA	1	0,01%
BULGARIA	1	0,01%
CROACIA	1	0,01%
EGIPTO	1	0,01%
ESLOVENIA	1	0,01%
GRECIA	1	0,01%
LUXEMBURGO	1	0,01%
MALTA	1	0,01%
REPUBLICA DE SERBIA	1	0,01%
TURQUIA	1	0,01%
TOTAL	8.225	100,00%

Gráfico 2.8.- Distribución del tráfico comercial por países 2015



6.2.2 Tráfico por destinos

Durante el año 2015 las rutas que más pasajeros transportaron fueron las conexiones con Madrid/Barajas y Barcelona, con un 40% del total del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto; a continuación, se sitúan los aeropuertos británicos. Dentro de las 10 rutas con mayor volumen de pasajeros hay otros dos destinos nacionales: Sevilla y Melilla.

Tabla 2.20.-Tráfico comercial de pasajeros por rutas 2015

RUTA	PASAJEROS	%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	174.726	25,63%
BARCELONA-EL PRAT	100.253	14,71%
LONDRES/GATWICK	92.549	13,58%
MANCHESTER /INTERNACIONAL	50.156	7,36%
BRUSELAS	47.482	6,97%
SEVILLA	29.461	4,32%
LONDRES /STANSTED	23.432	3,44%
BRUSELAS/CHARLEROI	21.827	3,20%
DUBLIN	20.847	3,06%
MELILLA	13.404	1,97%
TOTAL	681.646	100,00%

En el caso de operaciones de aeronaves las rutas difieren en dos destinos, desapareciendo de los diez primeros el Aeropuerto Charleroi (Bruselas) y el aeropuerto de Dublín. Aparecen como destinos más operados el aeropuerto de Palma de Mallorca, y el aeropuerto francés Clermont-Ferrand.

El menor calibre de aeronave empleado en los vuelos nacionales hace que destinos como Sevilla o Melilla se sitúen más arriba de la tabla y aparezca entre los más operados Palma de Mallorca. Además, la preponderancia de Madrid y Barcelona es ahora más acusada con casi un 50% del total.

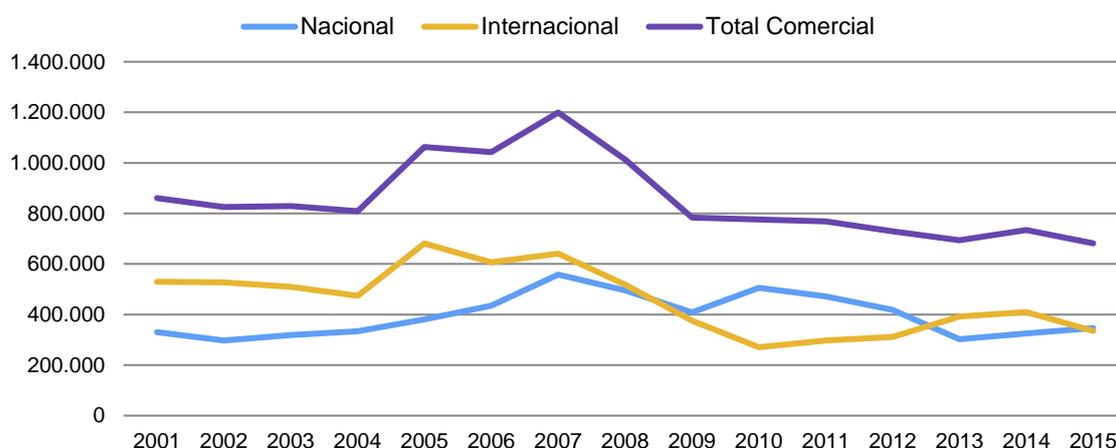
Tabla 2.21.-Tráfico comercial de aeronaves por rutas 2015

RUTA	OPERACIONES	%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	3.269	39,74%
SEVILLA	1.097	13,34%
BARCELONA-EL PRAT	678	8,24%
LONDRES/GATWICK	586	7,12%
MELILLA	411	5,00%
BRUSELAS	311	3,78%
MANCHESTER /INTERNACIONAL	263	3,20%
PALMA DE MALLORCA	142	1,73%
CLERMONT-FERRAND/AULNAT	141	1,71%
LONDRES /STANSTED	135	1,64%
TOTAL	8.225	100,00%

6.2.3 Tráfico por compañías

La evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Almería está estrechamente ligada, entre otros factores, a las estrategias de las aerolíneas que en ella operan. Por ello en este apartado se trata de dar una explicación a su evolución total, nacional y no nacional entre los años 2001 y 2015.

Gráfico 2.9.- Evolución del tráfico de pasajeros comerciales por segmento



En el año **2002** Iberia deja de operar como tal de forma regular traspasando sus operaciones a Air Nostrum, su filial regional. La inclusión de Almería en la red de rutas regionales de Air Nostrum produce un lento pero paulatino aumento del tráfico nacional entre 2002 y 2006.

En **2005** la celebración de los XV Juegos Mediterráneos favorece el aumento notable (43,5%) del tráfico internacional, cuya tendencia hasta ese año era a la baja. Los principales causantes de esta subida son la entrada de Ryanair en el aeropuerto con una frecuencia diaria en la ruta Almería – Londres Stansted, que aporta 120.000 pasajeros anuales, y la de Easyjet con sus rutas LEI-LGW (75.000 pasajeros anuales) y LEI-STN (90.000 pasajeros anuales). También Air Europa aumenta a 7 sus rutas, incluyendo una regular LEI-BCN. Estos hechos compensan la reducción que Air Berlin hace en sus rutas regulares, de 10 a 3.

Durante el año **2006** dejan de operar en el aeropuerto varias compañías tradicionales dentro del mercado no regular: Condor, Hapag-Lloyd, GB Airways, y MyTravel, disminuyendo el tráfico no nacional.

En el año **2007** se produce un repunte del tráfico que en el segmento nacional se debe en gran medida a la apertura por parte de Spanair en noviembre de 2006 de la ruta LEI – MAD, que en 2007 pasa a tener dos frecuencias diarias, aportando 122.000 pasajeros anuales al tráfico del aeropuerto. También influye la reestructuración de Air Nostrum con la creación de una nueva compañía, Air Nostrum Mediterráneo L.A., que entre 2007 y 2008 absorbe todas las rutas de la primera. En el segmento no nacional, Monarch refuerza sus rutas con Manchester y Birmingham y abre una nueva con Londres-Luton, sumando con los tres 147.000 pasajeros anuales. Jet2.com comienza a operar en Almería con dos rutas en la temporada estival.

Durante el año **2008** comienzan a notarse los efectos de la crisis económica. Air Europa, Ryanair y Jet2.com realizan una reestructuración de sus rutas, eliminando algunas y reduciendo las frecuencias en otras. Spanair sufre un fuerte descenso.

En **2009** sigue disminuyendo de forma generalizada el tráfico, pese a la entrada de Andalus Air con dos rutas regulares a Madrid y Barcelona, y a la apertura por parte de Ryanair de la ruta LEI-MAD. Easyjet elimina su conexión con el aeropuerto londinense de Stansted.

Durante **2010** comienzan a verse signos de recuperación en el tráfico nacional. Spanair abandona sus rutas con Almería, probablemente debido a la fuerte competencia que supone Ryanair que refuerza su ruta LEI-MAD con una frecuencia diaria (103.000 pasajeros anuales). Air Europa dobla sus vuelos no regulares en la ruta LEI-BCN e incorpora una conexión con Santiago de Compostela por el Año Jacobeo. En el segmento no nacional continúa el descenso: Air Berlin y Monarch reducen frecuencias y la primera elimina su conexión con Frankfurt; Jet2.com se retira del aeropuerto tras dos años de importantes caídas.

En el año **2012** la compañía aérea Spanair cesa sus operaciones por completo, desapareciendo así del sector. Este hecho junto con la reducción de oferta de las principales compañías en el tráfico nacional (Ryanair no operó en la temporada de invierno), hicieron caer la recuperación de este tipo de tráfico.

En el año **2013** desciende el tráfico nacional tanto en operaciones como en tráfico de pasajeros, debido principalmente a la cancelación de Ryanair de sus operaciones con destino nacional y a la reducción de oferta de Air Nostrum y Air Europa.

En **2014** se produjo una recuperación del tráfico basada en el aumento de frecuencias por parte de Air Europa a Madrid, Barcelona y Sevilla. Este año la aerolínea del Grupo Globalia comienza a competir con Air Nostrum por las rutas a Madrid y a Sevilla.

Por último, durante el **2015** también creció en pasajeros y operaciones nacionales, debido principalmente al crecimiento de la ruta a Madrid (Air Nostrum) y a Barcelona (Vueling y Air Europa).

6.2.3.1 Escenario actual

Air Nostrum L.A. Mediterráneo, con un 32,53% de los pasajeros comerciales, es la compañía mayoritaria desde que en 2002 pasó a operar todos los vuelos regionales de Iberia.

Tabla 2.22.-Pasajeros comerciales por aerolínea 2015

Compañía	Pasajeros	%
AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO	221.735	32,53%
EASYJET AIRLINE CO. LTD.	84.278	12,36%
VUELING AIRLINES, S.A.	72.863	10,69%
RYANAIR LTD.	65.812	9,65%
AIR EUROPA	38.840	5,70%
THOMAS COOK AIRLINES LTD	34.304	5,03%
JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGI	23.863	3,50%
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM N	23.617	3,46%
MONARCH AIRLINES	22.922	3,36%
TRAVEL SERVICE	14.065	2,06%
PRIMERA AIR SCANDINAVIA	11.454	1,68%
PRIMERA AIR NORDIC	10.555	1,55%
THOMSON AIRWAYS LIMITED	9.589	1,41%
EVELOP AIRLINES S.L.	9.181	1,35%
TRANSAVIA HOLLAND B.V	7.893	1,16%
TRAVEL SERVICE SLOVENSKO, S.R.	7.749	1,14%
ENTER AIR SP Z.O.O.	5.888	0,86%
GERMANIA Fluggesellschaft mbH	4.318	0,63%
PRIVILEGE STYLE, S. A.	4.294	0,63%
AIR BERLIN	3.168	0,46%
SMART LYNX AIRLINES LTD	1.743	0,26%
NEUMATICOS MICHELIN, S.A.	1.142	0,17%
TUIFLY GMBH, LANGENHAGEN	373	0,05%
AERO NOVA	202	0,03%
SIAVIA D.O.O.	164	0,02%
OMNI AIR INTERNATIONAL Inc.	157	0,02%
SATA INTERNACIONAL	144	0,02%
ATLAS AIR, INC.	143	0,02%
AERO VISION	124	0,02%
ALITALIA, SOCIETÀ AEREA ITALIA	122	0,02%
MISTRAL AIR Srl.	122	0,02%
NAYSA	74	0,01%
INAER HELICOPTEROS, S.A.U.	52	0,01%
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	48	0,01%
TITAN AIRWAYS,LTD	45	0,01%
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS SA	37	0,01%

Compañía	Pasajeros	%
AERONAVES DEL NOROESTE	36	0,01%
OTROS	530	0,08%
TOTAL	681.646	100,00%

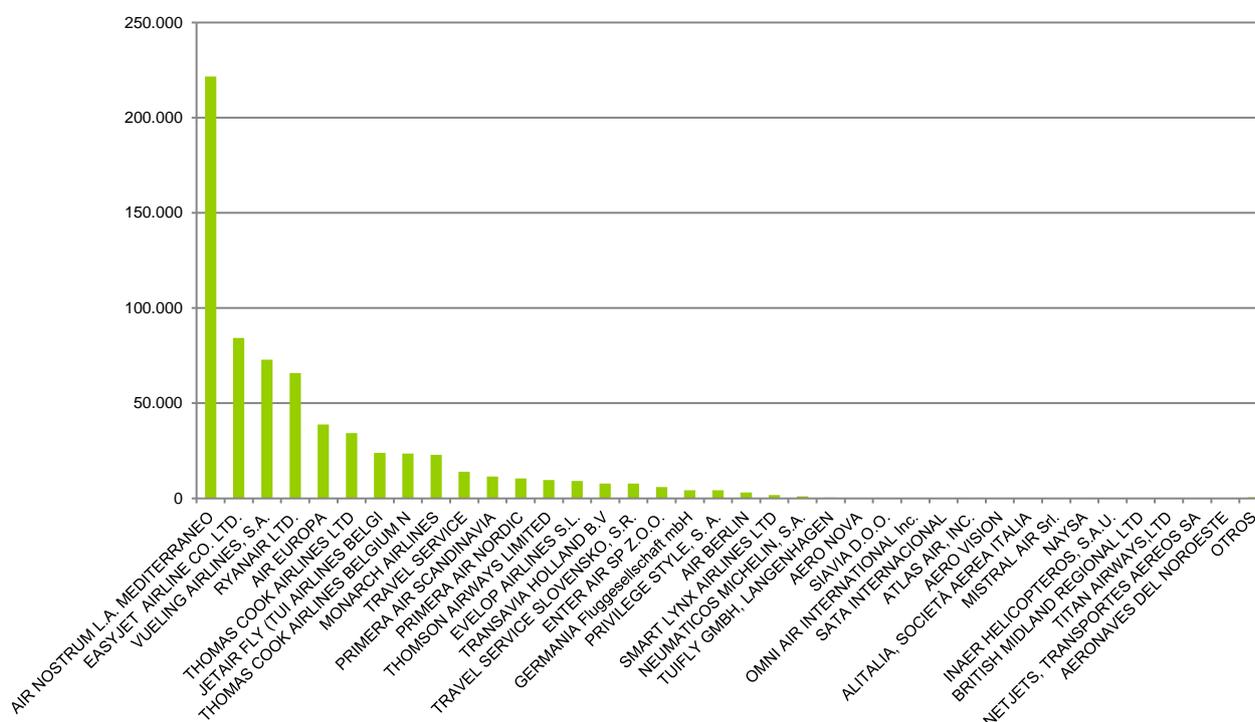
Dentro de las operaciones, Air Nostrum es la compañía mayoritaria en el Aeropuerto de Almería con cerca del 60% de los movimientos de aeronaves comerciales. Las siguientes compañías con mayor número de operaciones son Easyjet, Vueling y Ryanair respectivamente, todas ellas de bajo coste. Otras compañías con fuerte presencia en el Aeropuerto de Almería son Air Europa y Thomas Cook Airlines. Entre todas suman el 84,2% de las operaciones comerciales en 2015.

Tabla 2.23.-Operaciones por aerolínea 2015

Compañía	Operaciones	%
AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO	4.927	59,90%
EASYJET AIRLINE CO. LTD.	546	6,64%
VUELING AIRLINES, S.A.	500	6,08%
RYANAIR LTD.	388	4,72%
AIR EUROPA	238	2,89%
THOMAS COOK AIRLINES LTD	162	1,97%
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM N	156	1,90%
JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGI	154	1,87%
NEUMATICOS MICHELIN, S.A.	130	1,58%
MONARCH AIRLINES	128	1,56%
TRAVEL SERVICE	94	1,14%
PRIMERA AIR SCANDINAVIA	82	1,00%
PRIMERA AIR NORDIC	70	0,85%
TRANSAVIA HOLLAND B.V	66	0,80%
EVELOP AIRLINES S.L.	64	0,78%
GERMANIA Fluggesellschaft mbH	54	0,66%
THOMSON AIRWAYS LIMITED	54	0,66%
TRAVEL SERVICE SLOVENSKO, S.R.	48	0,58%
ENTER AIR SP Z.O.O.	38	0,46%
PRIVILEGE STYLE, S. A.	30	0,36%
AIR BERLIN	26	0,32%
INAER HELICOPTEROS, S.A.U.	24	0,29%
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS SA	18	0,22%
AERO VISION	16	0,19%
SMART LYNX AIRLINES LTD	11	0,13%
AERO NOVA	10	0,12%
AVIACION PRIVADA	10	0,12%

Compañía	Operaciones	%
AERODIENST GMBH, NUMBERG	8	0,10%
AERONAVES DEL NOROESTE	8	0,10%
AIRBUS DEFENCE AND SPACE, S.A.	8	0,10%
GAMA AVIATION Ltd	8	0,10%
QUICK AIR JET CHARTER GmbH	8	0,10%
OTROS	141	1,71%
TOTAL	8.225	100,00%

Gráfico 2.10.- Pasajeros comerciales por aerolínea 2015



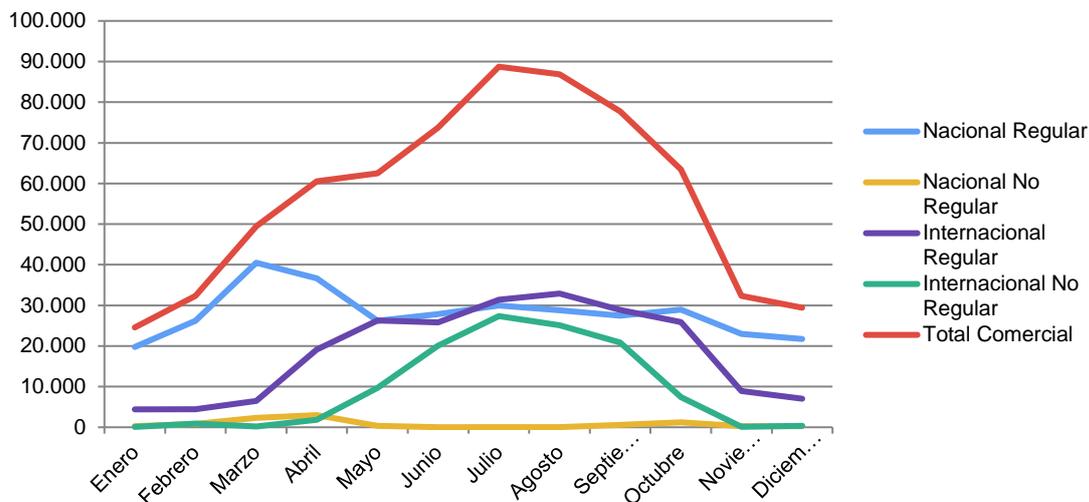
6.2.4 Estacionalidad del tráfico

El aeropuerto de Almería presenta un perfil anual algo peculiar debido a los distintos patrones que siguen los pasajeros nacionales por un lado y los internacionales (entendidos estos como los no nacionales) por otro.

El tráfico regular nacional muestra un volumen mayor en los meses de marzo y abril y presenta un valor estable en los meses de la temporada de verano, sin embargo, el no regular es casi inexistente durante todo el año, teniendo su pico en los mismos meses que el tráfico regular. Durante la temporada de invierno es cuando menor demanda se registra para todos los tipos de tráfico.

Por otro lado, el tráfico internacional no regular se acumula en los meses de mayo a octubre y se extiende entre los meses de marzo a noviembre para el tráfico internacional regular.

Gráfico 2.11.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros comerciales 2015

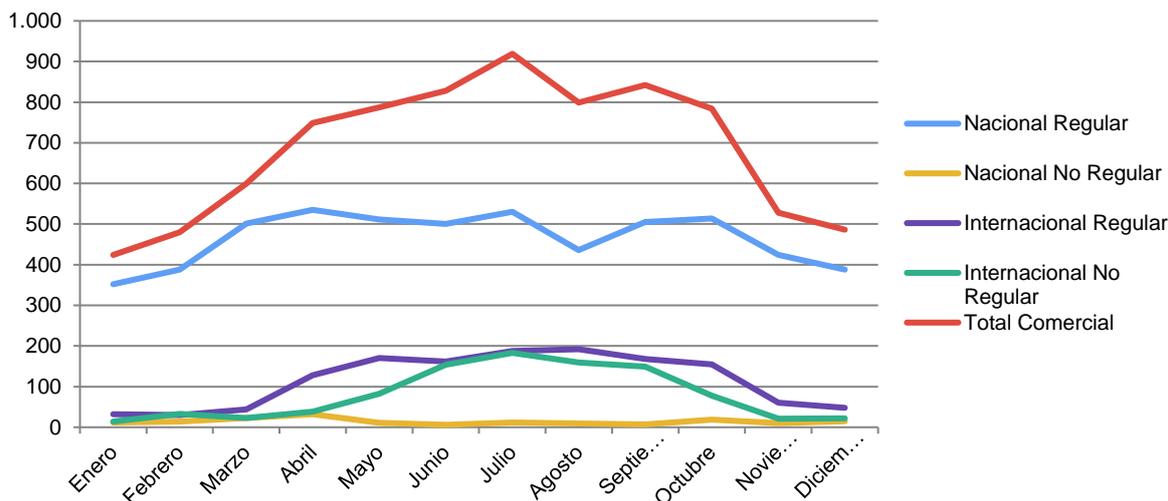


Todo ello da como un resultado un tráfico comercial con una “estacionalidad doble”, una menor en los meses de marzo a abril generada por el tráfico nacional, y otra más acusada en julio y agosto al sumarse el tráfico internacional.

El tráfico de aeronaves, al igual que el de pasajeros, presenta estacionalidad en dos periodos del año, aunque con algunos matices.

El tráfico nacional regular presenta máximos en abril y julio descendiendo durante los meses de invierno. Esto resulta en una estacionalidad del tráfico de aeronaves sostenida en los meses de marzo a octubre, teniendo una caída de la demanda durante el mes de agosto.

Gráfico 2.12.- Estacionalidad de la demanda de operaciones comerciales 2015



6.2.5 Evolución de la flota comercial

A continuación, se muestra la evolución histórica de la flota comercial usuaria considerando las 20 aeronaves con mayor porcentaje de operaciones en 2015 y cualquier otra que haya representado al menos un 5% en algún año del periodo de estudio.

Tabla 2.24.-Evolución de la flota usuaria de aeronaves comerciales

Aeronave	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
CANADAIR REGIONAL JET 200	28,81%	13,36%	25,01%	30,06%	46,14%	13,07%	23,66%	26,13%	26,04%	23,49%	15,67%	4,02%	2,82%	11,82%	8,64%
CANADAIR REGIONAL JET 900	15,60%	11,63%	10,21%	9,46%	8,45%	1,68%	7,68%	6,61%	0,44%	1,26%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING 737-800 (WINGLETS) PASSENGER	11,99%	16,11%	14,37%	19,11%	14,88%	7,58%	11,42%	6,53%	5,21%	2,29%	2,56%	3,41%	4,25%	4,21%	3,14%
AIRBUS A320 PASSENGER	9,48%	10,61%	10,04%	4,83%	5,37%	24,47%	17,31%	17,36%	18,54%	17,77%	16,82%	12,19%	8,86%	6,18%	10,15%
BOMBARDIER REGIONAL JET-1000	8,22%	8,52%	11,80%	13,13%	1,90%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AEROSPATIALE ATR-72	7,32%	18,17%	5,44%	6,35%	7,38%	0,01%	0,81%	0,23%	0,00%	1,89%	4,83%	6,35%	6,55%	8,70%	7,59%
AIRBUS A319	4,91%	5,78%	7,34%	6,87%	5,14%	22,92%	9,21%	10,12%	11,27%	4,93%	4,16%	0,08%	0,05%	1,13%	0,07%
AIRBUS A320 (SHARKLETS)	2,80%	1,50%	0,57%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING 737-700 (WINGLETS) PASSENGER	1,82%	1,83%	1,78%	0,41%	0,46%	0,05%	0,28%	0,01%	0,02%	0,01%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%
AIRBUS A321 (SHARKLETS)	1,60%	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AIRBUS A321	1,02%	2,67%	2,87%	1,45%	3,03%	0,91%	1,46%	1,90%	0,95%	1,48%	1,36%	1,87%	1,93%	0,86%	0,75%
CESSNA CITATION	0,80%	0,95%	0,57%	0,44%	0,39%	1,90%	1,27%	1,83%	1,58%	1,63%	1,36%	1,86%	1,73%	1,93%	2,14%
DASSAULT FALCON 2000/2000DX	0,80%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
DASSAULT (B.M.)FALCON 10/20/100/200/2000	0,56%	0,57%	1,53%	0,14%	0,13%	0,08%	0,07%	0,18%	0,18%	0,14%	0,24%	0,20%	0,30%	0,26%	0,31%
BOEING 737-700 PASSENGER	0,34%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	0,13%	0,09%	0,17%	0,70%	0,93%	0,11%	0,08%	0,03%	0,22%
BOEING B737 PASSENGERS	0,34%	0,48%	1,38%	0,13%	0,00%	0,00%	0,01%	0,03%	0,01%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
DASSAULT (BREGUET MYSTERE)FALCON	0,32%	0,00%	1,53%	1,27%	0,89%	0,00%	0,06%	0,10%	0,34%	0,19%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
LEARJET	0,32%	0,31%	0,25%	0,17%	0,19%	0,17%	0,23%	0,19%	0,23%	0,33%	0,40%	0,42%	0,54%	0,42%	0,54%
BOEING B737-400 PASSENGERS	0,29%	0,55%	0,20%	0,24%	0,17%	0,01%	0,14%	0,74%	0,50%	0,91%	0,94%	1,24%	1,65%	2,00%	2,90%
BOEING 767-300 PASSENGERS WINGLETS	0,27%	0,12%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,03%	0,03%	0,02%	0,03%	0,05%	0,08%	0,42%	0,26%
FOKKER F50	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,00%	0,00%	0,02%	0,22%	1,91%	3,29%	5,34%	8,82%	9,95%
CANADAIR REGIONAL JET	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,13%	2,93%	8,31%	9,27%	0,00%	0,35%
BRITISH AEROSPACE 146-200 PASS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	5,50%	0,27%	0,00%	0,00%	0,02%	0,00%
CASA/IPTN CN235	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%	5,93%

Se observa la introducción de los nuevos Boeing 737-800 Winglets, así como la sustitución del Fokker F50 y del CRJ por aeronaves regionales más modernas como los CRJ 200 y 900.

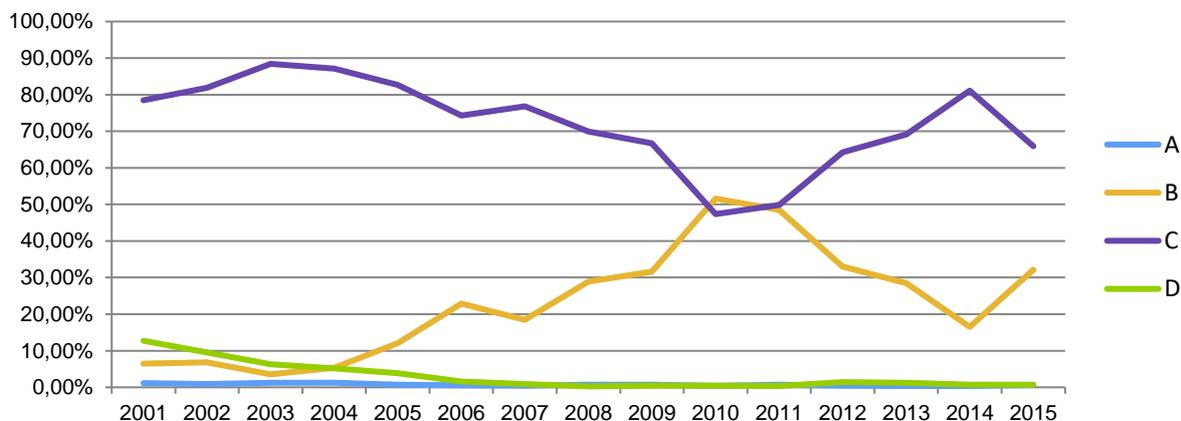
Tabla 2.25.-Operaciones por tipo OACI de aeronave (%)

Año	A	B	C	D	E	F
2001	1,19%	6,47%	78,47%	12,72%	0,99%	0,00%
2002	0,88%	6,79%	81,84%	9,53%	0,83%	0,00%
2003	1,22%	3,54%	88,43%	6,27%	0,38%	0,00%
2004	1,25%	5,35%	87,15%	5,16%	0,53%	0,00%
2005	0,72%	12,04%	82,66%	3,87%	0,52%	0,00%
2006	0,51%	22,84%	74,29%	1,55%	0,60%	0,00%
2007	0,47%	18,39%	76,83%	0,86%	0,27%	0,00%
2008	0,72%	28,88%	69,93%	0,25%	0,09%	0,00%
2009	0,74%	31,57%	66,67%	0,48%	0,04%	0,00%
2010	0,39%	51,61%	47,35%	0,43%	0,00%	0,00%
2011	0,68%	48,46%	49,88%	0,35%	0,25%	0,00%
2012	0,46%	33,02%	64,21%	1,37%	0,46%	0,00%
2013	0,40%	28,44%	69,10%	1,24%	0,32%	0,00%
2014	0,39%	16,53%	81,12%	0,71%	0,59%	0,00%
2015	0,61%	32,25%	66,09%	0,68%	0,37%	0,00%

Empleando la clasificación de OACI, se observa en el Gráfico 2.13 la reducción del calibre de aeronave experimentada desde 2004 con la caída de la clase C a favor de los B, exceptuando el año 2007 cuando el aumento de frecuencias que llevó a cabo Spanair en su ruta LEI-MAD operadas con aeronaves tipo C (MD-80, MD-87 y A320) hizo repuntar el porcentaje de aeronaves de este tipo.

A partir de 2011, las aeronaves de clave C recuperan tráfico en detrimento de las aeronaves de clave B, no obstante, en el último año vuelve la tendencia de caída de la clave C a favor de la clave B. En esta clasificación no se han incluido aeronaves militares, helicópteros ni de tipo desconocido.

Gráfico 2.13.- Operaciones por tipo OACI de aeronave

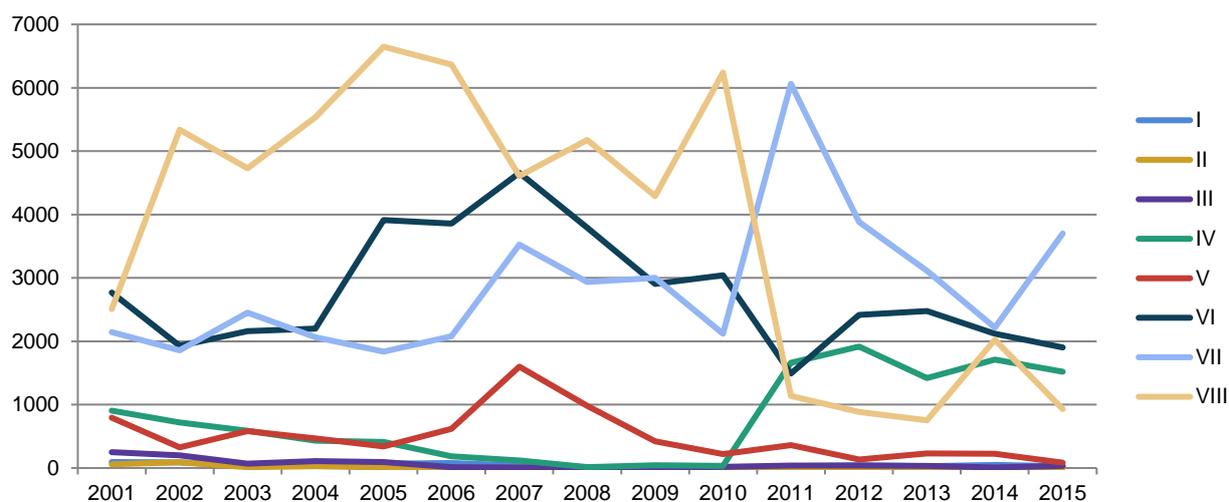


La Tabla 2.26 y el Gráfico 2.14 muestran la evolución de la flota clasificada según el tipo del puesto de estacionamiento; de nuevo no se han incluido aeronaves militares, helicópteros ni de tipo desconocido.

Tabla 2.26.-Operaciones por tipo de puesto de estacionamiento

Año	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
2001	94	58	250	906	796	2.769	2.145	2.509
2002	88	90	198	718	326	1.927	1.858	5.339
2003	40	12	68	588	584	2.157	2.452	4.728
2004	58	27	108	430	468	2.200	2.063	5.537
2005	70	10	96	410	342	3.914	1.836	6.647
2006	80	4	15	186	618	3.856	2.078	6.367
2007	40	2	10	118	1.599	4.657	3.523	4.607
2008	12	6	12	14	978	3.789	2.933	5.177
2009	4	2	4	44	420	2.907	3.000	4.292
2010	0	0	16	34	218	3.042	2.120	6.242
2011	27	2	36	1.659	360	1.491	6.062	1.136
2012	43	0	38	1.916	136	2.416	3.880	884
2013	26	0	32	1.420	232	2.475	3.109	753
2014	50	0	6	1.712	224	2.119	2.216	2.022
2015	30	0	34	1.520	84	1.900	3.699	932

Gráfico 2.14.- Operaciones por tipo de puesto de estacionamiento



Durante el año 2015 tuvieron lugar 76 operaciones comerciales de aeronave *wide body*.

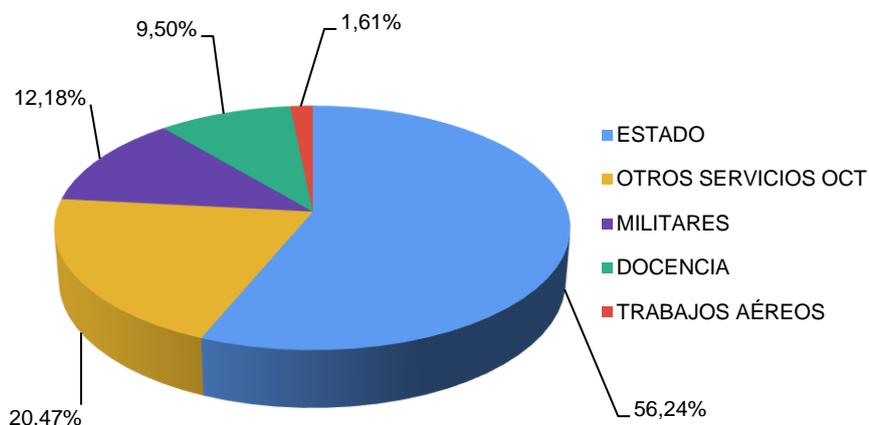
Tabla 2.27.-Tráfico comercial de aeronaves *wide body*

OPS NB	OPS WB	%AVO NB	%AVO WB
9.033	76	99,17%	0,83%

6.3 Evolución del tráfico OCT

En el Aeropuerto de Almería el tráfico OCT representó en 2015 el 19,97% de las operaciones, distribuidas como muestra el Gráfico 2.15.

Gráfico 2.15.- Distribución de las operaciones OCT



SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima) cuenta con una base operativa en el aeropuerto que, junto con las operaciones de la Guardia Civil y la Policía Nacional – que también disponen de aeronaves en el aeródromo – componen el grueso de las operaciones de Estado.

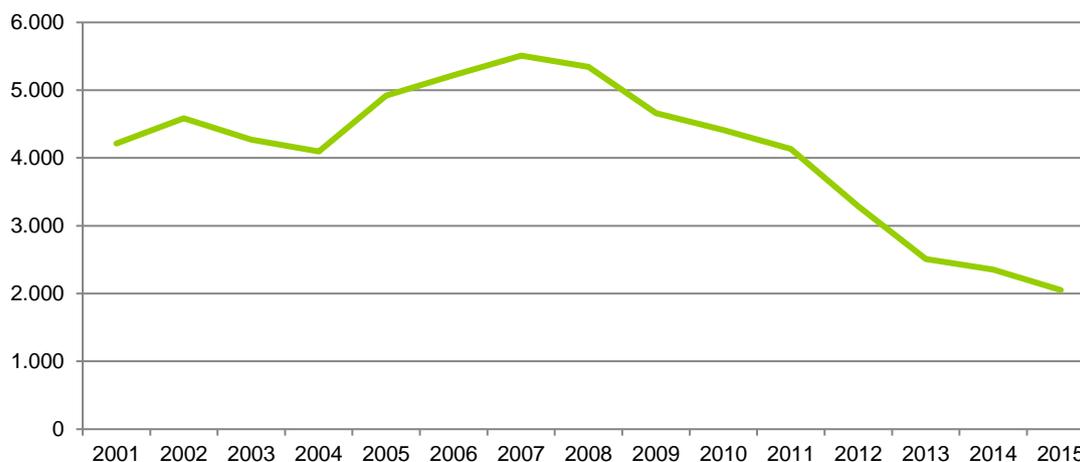
En el caso de Almería las operaciones de Otros Servicios OCT están compuestas en su totalidad por vuelos privados.

El tráfico OCT mantiene en el último año el descenso que viene experimentando desde el año 2008, a donde había llegado tras 3 años consecutivos de crecimiento por encima del 5%. Si bien el tráfico OCT evolucionaba de manera estable entre las 4.500 y las 5.000 operaciones, a partir de 2012 disminuyen de manera acusada, resultando en los últimos tres años la mitad de operaciones.

Tabla 2.28.-Evolución del tráfico OCT

Año	Operaciones	Crecimiento
2001	4.214	
2002	4.585	8,80%
2003	4.272	-6,83%
2004	4.094	-4,17%
2005	4.919	20,15%
2006	5.221	6,14%
2007	5.510	5,54%
2008	5.342	-3,05%
2009	4.662	-12,73%
2010	4.414	-5,32%
2011	4.132	-6,39%
2012	3.285	-20,50%
2013	2.508	-23,65%
2014	2.356	-6,06%
2015	2.052	-12,90%

Gráfico 2.16.- Evolución del tráfico OCT



6.4 Evolución de los valores punta y de diseño

6.4.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Se define el parámetro *número de pasajeros hora punta*, en adelante PHP, como el valor de la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo del año.

Con objeto de no sobredimensionar las infraestructuras destinadas a los pasajeros para un valor que se produzca puntualmente sólo una vez al año, para su diseño no se emplea el parámetro PHP, sino que se define el de *pasajeros hora de diseño*, PHD. Para ello se ordenan de forma descendente las 50 horas más ocupadas del año de pasajeros comerciales y se fija un Nivel de Calidad de Diseño (NCD) definido por el valor horario con el que se acumula un 97,75% del tráfico anual del aeropuerto. Se obtiene así un valor de PHD que sólo es superado en un 2,25% de las horas del año. Si este NCD se alcanza antes de la 30ª hora más ocupada del día se selecciona como valor de diseño; en caso contrario se utilizará el valor de la 30ª hora.

El valor de **PHP** en el año 2015 es de **1.107 pasajeros** el 13 de julio a las 9h UTC.

En la Tabla 2.29 se muestra la evolución de los valores punta y de diseño entre los años 2001 y 2015.

Tabla 2.29.-Evolución del tráfico comercial de pasajeros punta y de diseño

Año	PHP	PHD	PHD _{LL}	PHD _{SS}	PHD _{LL} /PHD	PHD _{SS} /PHD
2001	1.454	1.112	771	783	69%	70%
2002	1.417	1.124	728	886	65%	79%
2003	1.138	968	687	674	71%	70%
2004	1.274	940	742	657	79%	70%
2005	1.263	967	703	632	73%	65%
2006	1.358	932	657	642	70%	69%
2007	1.382	911	634	620	70%	68%
2008	1.192	763	508	517	67%	68%
2009	835	712	511	519	72%	73%
2010	921	691	512	512	74%	74%

Año	PHP	PHD	PHD _{LL}	PHD _{SS}	PHD _{LL} /PHD	PHD _{SS} /PHD
2011	957	700	498	477	71%	68%
2012	1.068	727	492	509	68%	70%
2013	1.393	1.139	710	665	62%	58%
2014	1.368	1.004	617	589	61%	59%
2015	1.107	956	589	577	62%	60%

Para cálculos posteriores se seleccionan los valores del 2015, de modo que el %PHD_{LL} es del 62% y el %PHD_{SS} es del 60%.

6.4.2 Valores punta y de diseño de aeronaves

En el caso de los movimientos de aeronaves, la hora de diseño se define como aquella entre todas las del año en la que se produce la punta de aeronaves comerciales. Así pues, para obtener el parámetro *aeronaves hora de diseño* se ordenan descendientemente las horas de mayor ocupación para el tráfico total, en llegadas y salidas de aeronaves comerciales.

El valor obtenido de **AHD** es de **9 operaciones** el 29 de octubre a las 10h UTC.

Para obtener el parámetro de *aeronaves hora punta* se procede de forma análoga, pero con las horas más ocupadas de aeronaves totales.

En la Tabla 2.30 se muestra la evolución de los valores punta y de diseño entre los años 2001 y 2015.

Tabla 2.30.-Evolución del tráfico comercial de aeronaves punta y de diseño

Año	AHP	AHD	AHD _{LL}	AHD _{SS}	AHD _{LL} /AHD	AHD _{SS} /AHD
2001	14	10	6	6	60%	60%
2002	23	10	6	8	60%	80%
2003	18	9	7	6	78%	67%
2004	19	10	6	6	60%	60%
2005	23	10	7	6	70%	60%
2006	18	11	7	7	64%	64%
2007	23	12	9	7	75%	58%
2008	21	11	6	6	55%	55%
2009	20	8	6	5	75%	63%
2010	13	9	6	5	67%	56%
2011	17	9	5	5	56%	56%
2012	17	8	5	5	63%	63%
2013	12	10	6	6	60%	60%
2014	16	9	6	6	67%	67%
2015	14	9	5	6	56%	67%

Para cálculos posteriores se seleccionan unos valores porcentuales de diseño de %AHD_{LL} y %AHD_{SS} del **69%** y **66%** respectivamente. Estos se han obtenido como el promedio de los cocientes (AHD_{LL})_i/(AHD)_i y (AHD_{SS})_i/(AHD)_i donde $i = 1, 2, 3, \dots, 50$ representa las 50 primeras horas más ocupadas en cada caso.

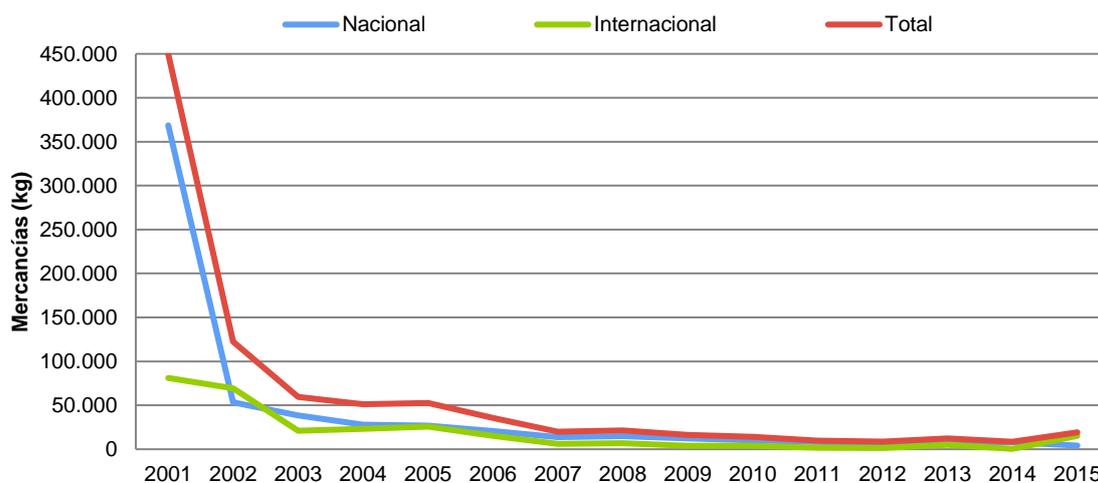
6.5 Evolución del tráfico de mercancías

El tráfico de mercancías ha experimentado un descenso casi continuado desde el año 2001, de forma más acusada en el tráfico nacional. No obstante, el último año se despunta el tráfico de mercancías internacional pasando de los 400 kg de carga a las 15 toneladas, y dejando en global, un aumento de carga del 127,2%.

Tabla 2.31.-Evolución del tráfico de mercancías (kg)

Año	Nacional	Internacional	Total	Crec.
2001	368.637	81.096	449.733	
2002	53.305	69.233	122.538	-72,75%
2003	38.489	20.864	59.353	-51,56%
2004	27.784	23.354	51.138	-13,84%
2005	26.878	25.901	52.779	3,21%
2006	20.505	15.045	35.550	-32,64%
2007	13.855	6.035	19.890	-44,05%
2008	14.657	6.665	21.322	7,20%
2009	12.436	3.802	16.238	-23,84%
2010	10.169	3.905	14.074	-13,33%
2011	8.106	1.730	9.836	-30,11%
2012	7.269	1.363	8.632	-12,24%
2013	7.274	4.930	12.204	41,38%
2014	8.049	404	8.453	-30,74%
2015	4.138	15.066	19.204	127,19%

Gráfico 2.17.- Evolución del tráfico de mercancías (kg)



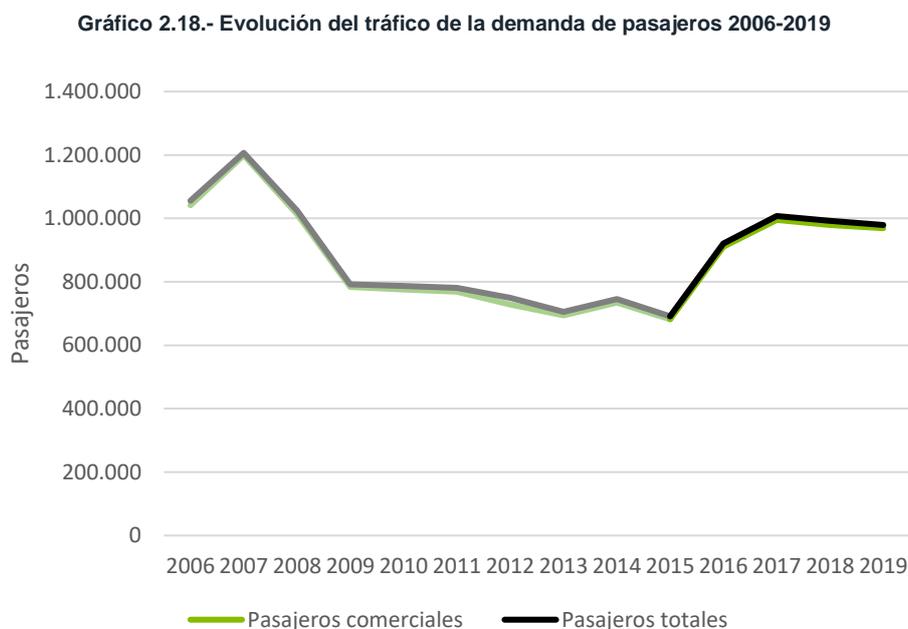
6.6 Evolución del tráfico 2016-2019

Como se ha referido al principio de este punto 5, 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 Almería 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 Pasajeros

En el siguiente gráfico puede observarse la evolución del tráfico de pasajeros totales y comerciales en el Aeropuerto de Almería desde el año 2006 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:



Un análisis más detallado de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales en el período 2016 - 2019 se presenta en la tabla 2.32:

Tabla 2.32.- Evolución del tráfico de pasajeros 2016 - 2019

Año	Pasajeros Comerciales	Crecimiento (%)	Tránsitos	Crecimiento (%)	OCT	Crecimiento (%)	Pasajeros Totales	Crecimiento (%)
2016	910.524	33,50%	404	-62,24%	9.401	15,80%	920.329	33,14%
2017	995.230	9,30%	405	0,25%	11.811	25,64%	1.007.446	9,47%
2018	979.554	-1,58%	516	27,41%	11.922	0,94%	991.992	-1,53%
2019	969.587	-1,02%	1185	129,65%	8.634	-27,58%	979.406	-1,27%

Como se puede observar, el tráfico de pasajeros comerciales tuvo un fuerte crecimiento desde 2015, año que representa el mínimo histórico de la serie desde el periodo analizado 2006-2019, hasta el año 2017.

Poco a poco el tráfico ha ido estabilizándose en cuanto al volumen de pasajeros hasta que en 2019 alcanzó los 969.587 pasajeros comerciales.

En lo que al tráfico OCT se refiere, desde su mínimo histórico en 2009 adquiere una tendencia alcista hasta llegar a su máximo histórico del año 2018 con 11.922 pasajeros OCT. Sin embargo, en el año 2019 presenta una fuerte caída quedándose en los 8.634 pasajeros OCT.

Si se compara la evolución de los pasajeros comerciales desde 2016, el volumen de tráfico de 2019 es superior al movido por el aeropuerto en años anteriores a 2016. Pero sin llegar a los volúmenes de tráfico anteriores a la crisis financiera del año 2008.

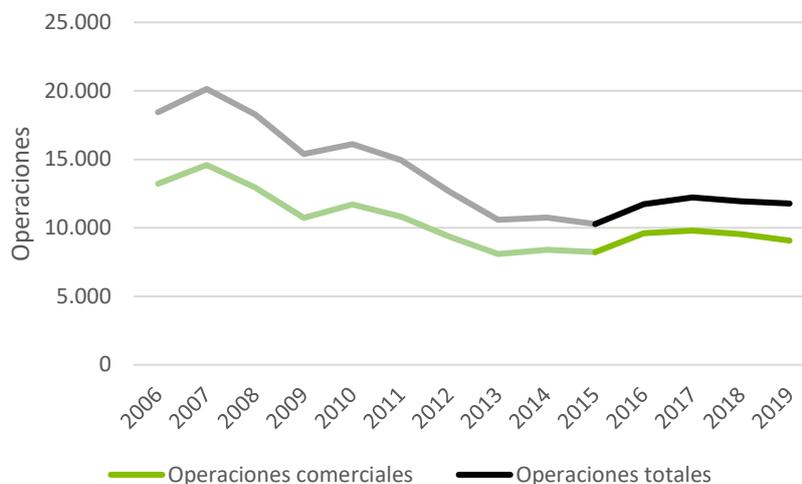
Gráfico 2.19.- Comparativa de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales 2016 – 2019 con los años anteriores



6.6.2 Aeronaves

De la misma manera que con los pasajeros, se muestra a continuación la evolución del tráfico de aeronaves totales y comerciales en el Aeropuerto de Almería desde el año 2006 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.20.- Evolución histórica del tráfico de la demanda de aeronaves 2008 - 2019



En la table 2.33 puede observarse la evolución del tráfico de aeronaves en el Aeropuerto de Almería desde el año 2016 hasta el momento de aprobación del Plan Director:

Tabla 2.33.- Evolución del tráfico de aeronaves 2016 - 2019

Año	Operaciones Comerciales	Crecimiento (%)	Operaciones OCT	Crecimiento (%)	Operaciones Totales	Crecimiento (%)
2016	9606	16,79%	2.132	3,85%	11.738	14,21%
2017	9800	2,02%	2.419	13,46%	12.219	4,10%
2018	9547	-2,58%	2.399	-0,83%	11.946	-2,23%
2019	9084	-4,85%	2.693	12,26%	11.777	-1,41%

Las operaciones comerciales han experimentado un crecimiento hasta el año 2017, alcanzando las 9.800 operaciones comerciales. En los últimos años ha habido una leve caída hasta las 9.084 operaciones comerciales en 2019. Las operaciones OCT han experimentado un fuerte crecimiento en el último año. Alcanzando las 2.693 operaciones OCT en el año 2019.

Si se compara la evolución de los pasajeros comerciales desde 2016, el volumen de tráfico de 2019 es superior al movido por el aeropuerto en años anteriores a 2016. Pero sin llegar a los volúmenes de tráfico anteriores a la crisis financiera del año 2008. El aeropuerto de Almería ha experimentado un crecimiento del 14% en los últimos 4 años.

Gráfico 2.21.- Comparativa de la evolución del tráfico de operaciones comerciales 2016 – 2019 con los años anteriores

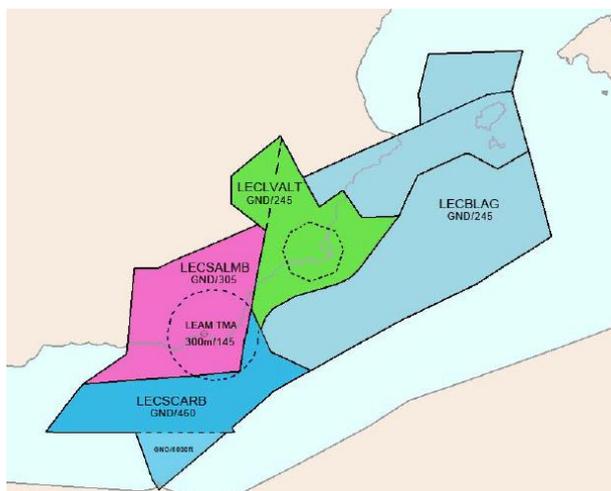


7 Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias

7.1 Espacio aéreo

El Aeropuerto de Almería pertenece a la Región Sur de Navegación Aérea; el tráfico del aeropuerto es gestionado desde el Servicio de Tránsito Aéreo de Sevilla ACC.

Ilustración 2.37.- Volúmenes que afectan al LEAM TMA



El TMA de Almería se ve afectado directamente por:

- Los volúmenes ALMB y CARB de la Región Sur.
- El volumen VALT de la Región Este (LECL).
- El volumen LAG perteneciente al sector LECBLVS de la Región Este (Ruta).

En la aproximación al aeropuerto la capacidad está determinada por la separación en los procedimientos, de unas 25 NM, limitándola a unas 12 – 14 operaciones a la hora.

7.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

7.2.1 Campo de vuelo

Se analiza en este apartado la capacidad ATC (Control de Tránsito Aéreo) de la pista del Aeropuerto de Almería, realizada con el Programa de Investigación de Capacidad de Pista (PICAP). El análisis de la capacidad proporciona unos valores de Rendimiento Máximo de Pista (RMP), que el aeropuerto, con su escenario, tráfico y otros factores influyentes, es capaz de absorber.

El RMP indica el número máximo de operaciones que pueden efectuarse en las pistas de un aeródromo, durante un periodo de tiempo determinado, independientemente de la demora que se produzca y en función de las hipótesis de operación del mismo.

Por otro lado, la Capacidad Declarada es el número máximo de operaciones que podrían ser programadas de forma que la demora media no exceda de un valor aceptado. Dicha capacidad, normalmente, debería estar entre el 80% y el 90% del RMP.

Se suponen distintos escenarios:

- Escenario actual pista 07 - 25
- Escenario RADAR pista 07 - 25

De acuerdo con la definición establecida anteriormente, la Capacidad Declarada del campo de vuelo para los escenarios contemplados en el estudio se indica a través del intervalo constituido por los valores que se muestran en la Tabla 2.34.

Tabla 2.34.-Capacidad declarada del campo de vuelos

	CAPACIDAD (80% RMP)	CAPACIDAD (90% RMP)
ESCENARIO ACTUAL 07-25	12	14
ESCENARIO RADAR 07-25	25	28

7.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

7.3.1 Zona de Pasajeros

7.3.1.1 Infraestructuras de acceso

Para estimar la capacidad de las infraestructuras de acceso a los aeropuertos, se proponen unos valores que se obtienen del *Highway Capacity Manual 2000*, que contempla seis niveles de servicio (LOS) en una escala de la A a la F. En el primer caso, la vía tiene una fluidez total mientras en un nivel de servicio F se encuentra colapsada.

El nivel de servicio E corresponde al caso más restrictivo que permita una mínima fluidez de vehículos, obteniendo para una vía de un carril por sentido una capacidad de 3.200 turismos/ hora para este nivel de servicio.

Haciendo aplicación del método descrito en el Manual de Capacidad (*Highway Capacity Manual 2000*) se obtiene la capacidad correspondiente a cada uno de los modos de transporte considerados. La suma aritmética de las capacidades obtenidas en los distintos modos de transporte nos proporciona la capacidad total de vehículos, siendo para el Aeropuerto de Almería de 3.039 vehículos/ hora.

Por otra parte, se considera que los viales de servicio y los de perímetro y seguridad están bien dimensionados, siendo adecuados al funcionamiento de los distintos servicios del aeropuerto.

7.3.1.2 Zona de Apoyo a la Aeronave

El aeropuerto no dispone de hangares ni otras instalaciones de apoyo a aeronaves comerciales.

7.3.1.3 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

Las instalaciones y equipamiento del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios dependen de la categoría del servicio, la cual viene determinada por las dimensiones de las aeronaves que operan en el aeropuerto y la frecuencia de las operaciones de dichas aeronaves..

El Aeropuerto de Almería tiene categoría 7 en cuanto a protección contra incendios. Esta categoría lleva asociado una serie de requisitos que, en el caso del Aeropuerto de Almería, cumple el SSEI. Dispone de 3 vehículos pesados con 10.000 l de agua, 1.200 l de espuma AFFF y 250 kg de polvo químico.

7.3.1.4 Zona de aviación general

Actualmente no existen dependencias específicas destinadas a los pasajeros de Aviación General, por lo que se utiliza el Edificio Terminal de Pasajeros para atender este tipo de tráfico.

7.3.2 Otras instalaciones

7.3.2.1 Líneas telefónicas

El número de líneas telefónicas del aeropuerto viene determinado por la capacidad de la centralita instalada en el aeropuerto, la cual posee 200 líneas.

7.4 Resumen

Se presenta en la Tabla 2.35 un resumen de las capacidades determinadas para cada una las áreas.

Tabla 2.35.-Capacidades de las áreas del Aeropuerto de Almería

Área del aeropuerto	Capacidad
Sectores	33 ops/h
Aproximación	12 – 14 ops/h (80%-90% RMP)
Campo de Vuelo	12 – 14 ops/h (80%-90% RMP)
Viales	3.039 VHP / 6.849 PHP