

0. Resumen Ejecutivo



AENA



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

El Plan Director del Aeropuerto de Málaga que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 25 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 9 de agosto de 2001.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" 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, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

En el caso del Aeropuerto de Málaga, el origen de la revisión del Plan Director es el fuerte crecimiento de la demanda debido, en parte, a la aparición de las compañías bajo coste y que no se contemplaba en el anterior Plan Director.

El Aeropuerto de Málaga tiene gran peso dentro del conjunto de España, especialmente en lo que se refiere al tráfico internacional, pues supone casi un 10% de éste, y un 4% del tráfico nacional. Es el más importante de Andalucía, llevándose más del 70% del tráfico de pasajeros.

El tráfico internacional tiene su origen en Europa y especialmente en el Reino Unido, de donde provienen el 42% del total de pasajeros que mueve el aeropuerto, el doble de todo el tráfico nacional. También hay gran número de pasajeros procedentes de Alemania, suponen el 9% del total.

El tráfico nacional (22% del total) tiene orígenes distintos dependiendo de si se trata de vuelos regulares o no. Los primeros proceden mayoritariamente de Madrid y Barcelona (50% y 23% respectivamente), en tanto que los segundos tienen su origen en Baleares y Canarias (66%).

Las principales compañías usuarias son las españolas Iberia y Spanair, y europeas de bajo coste o chárter encabezadas por easyJet y Monarch Airlines. Las aeronaves más habituales en Málaga son los Airbus A-320 y A-321 y los Boeing B-757 y B-737, siendo este último el más frecuente, si se contabilizan las operaciones de todas sus versiones. Debe destacarse también la presencia de la compañía Helisureste que aporta un número considerable de operaciones de helicóptero en el Aeropuerto de Málaga con su línea regular con la ciudad de Ceuta.

El tráfico nacional es poco estacional, mientras que el internacional presenta mayor volumen de tráfico entre los meses de mayo y octubre. Durante la semana se aprecia que el sábado y el domingo se dobla el tráfico con respecto a los días de diario.

En la estimación de la demanda del PD del 2001 se preveía un tráfico de 10,6 millones de pasajeros para el año 2005, cifra que se superó con creces en el 2003, con más de 11,5 millones



de pasajeros. Cabe resaltar el crecimiento de las compañías de bajo coste (CBC), que han pasado de mover 279.715 pasajeros en el año 1999 a 3.819.422 en 2003, lo que supone un crecimiento del 1.265,5%.

Tres razones han provocado el fuerte aumento de tráfico aéreo de pasajeros y aeronaves:

1. El incremento en las inversiones inmobiliarias y hoteleras en la provincia de Málaga, lo que ha provocado la afluencia de un número mayor de turistas, así como la oportunidad de adquisición de segunda residencia, sobre todo, de ciudadanos británicos.
2. El desarrollo turístico ha estimulado la llegada de trabajadores para satisfacer la demanda de la construcción y el sector turístico, que ha provocado un aumento de la población residente.
3. Una estimulación económica de la región provocando un aumento del consumo por las presiones de la demanda generada por la nueva población residente y por los turistas, produciendo un incremento del poder adquisitivo individual en la provincia de Málaga.

Se han identificado cinco factores, tanto intrínsecos como extrínsecos, de mayor impacto en la demanda de tráfico aéreo para la elaboración de los diversos escenarios de desarrollo: el turismo, el Producto Interior Bruto del Reino Unido, el impacto de otros modos de transporte (Tren de Alta Velocidad, T.A.V.), la construcción de la segunda pista y la aparición de las compañías de bajo coste (CBC).

Teniendo en cuenta estos factores se han desarrollado tres escenarios posibles que representen las posibles evoluciones del tráfico:

- Escenario Alto: crecimiento medio del turismo internacional en España del 2,8% anual hasta el año 2010, fuerte estimulación de la demanda como consecuencia del crecimiento de las compañías de bajo coste hasta llegar al 65% del tráfico total de pasajeros y reducción media de la tarifa de transporte aéreo de un 30%.
- El Escenario Medio considera un crecimiento medio del turismo internacional en España del 2,2% anual hasta el año 2010, una moderada estimulación de la demanda como consecuencia del crecimiento de las compañías de bajo coste hasta el entorno del 45-50% del tráfico total de pasajeros y reducción media de la tarifa de transporte aéreo de un 20%.



- El Escenario Bajo considera un crecimiento medio del turismo internacional en España del 2,2% anual hasta el año 2010 y una reducción del tráfico doméstico de un 2% como consecuencia de la entrada en servicio del Tren de Alta Velocidad.

Aplicando la Metodología de Previsión de Tráfico de **Aena**, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga se alcanzarán para el año 2020 en el Escenario Medio 23,7 millones de pasajeros (crecimiento medio interanual del 4,1%), en el Escenario Alto 26,6 millones de pasajeros (crecimiento del 4,8%) y en el Escenario Bajo 20,3 millones de pasajeros (crecimiento del 3,5%).

Estos tráficos anuales se corresponden, en el Aeropuerto de Málaga, con unos tráficos horarios de diseño de 12.458 pasajeros por hora y 67 aeronaves por hora, para el horizonte del año 2020.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el año 2020 se produzcan 220.000 operaciones anuales y se traten 11.218.036 Kg de carga.

En general la demanda de tráfico esperada resulta notablemente superior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 25 de julio de 2001.

Con dichas cifras se concluye que la capacidad tanto del espacio aéreo como del campo de vuelos y las plataformas actuales no cubren la demanda esperada para el desarrollo previsible.

En el ajuste capacidad/demanda se detecta, también, la necesidad de ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, del aparcamiento de vehículos, del Bloque Técnico, del edificio de aviación general y de los distintos sistemas de abastecimiento.

El **espacio aéreo** deberá ser modificado, rediseñando los sectores de aproximación para aumentar su capacidad, creando un nuevo TMA, y definiendo trayectorias, para la configuración sur para los dos pistas, que tengan un ángulo de divergencia de 30°, como mínimo, para operar de forma segregada.

Por otra parte, informes realizados por la Dirección de Navegación Aérea de **Aena** mencionan que los últimos partes de comprobación emitidos por el Grupo 45 del Ejército del Aire han detectado anomalías en la recepción de las señales del nuevo DVOR del aeropuerto entre los radiales RDL 280/350 y RDL 360/080. Esto obliga a considerar el diseño de trayectorias especiales en la aproximación frustrada hacia un radial fuera de esos sectores.

La configuración del **campo de vuelos**, con una única pista, es el principal elemento limitador para el crecimiento del Aeropuerto de Málaga. La capacidad declarada en el verano de 2004 fue de 36 operaciones/hora, aunque de acuerdo con los estudios realizados la capacidad podría llegar a las 42 ops/hora si se construyen dos calles de salida rápida y apartaderos de espera en las cabeceras de la pista 14-32. Por consiguiente, es necesaria la construcción de una segunda pista que sea capaz de acomodar el crecimiento futuro.

En el Plan Director del 2001 se consideraba la construcción de una segunda pista convergente, formando 17° con la actual y situada entre el río Guadalhorce y la pista existente. Estudios de capacidad realizados demuestran que una alternativa que maximiza la capacidad, sin afectar al cauce y la mota del río Guadalhorce y sin sobrevolar la urbanización Guadalmar, es una pista con orientación 12-30 formando 14° con la pista existente, de 2.750 m de longitud, 3.050 m de carrera de despegue, y 45 m de ancho, con 3 calles de salida rápida para la operación por la cabecera 12, otra calle de salida de 45° y una última de 90° .

La capacidad de saturación o rendimiento máximo de este sistema de pistas oblicuas es de 83 ops/h en operación divergente, permitiendo cumplir sin problemas con la divergencia de 30° entre las trayectorias de aproximación frustrada por la pista 12 y despegues por la pista 14, funcionando así como pistas casi-paralelas, y 75 ops/h en configuración convergente.

El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, tiene una superficie total de 122.776 m² aproximadamente y una capacidad teórica de unos 4.000 pasajeros en hora punta siendo deficitario en equipamientos como mostradores de facturación, puestos de seguridad, control de pasaportes e hipódromos de recogida de equipajes. Hay que señalar que se encuentra en proceso de construcción una ampliación de 230.000 m² aproximadamente del terminal de pasajeros.

Tras esta ampliación, los estudios de capacidad de este Plan Director, demuestran que tan sólo el área de salidas del lado aire necesitaría un incremento de superficie para satisfacer la demanda prevista para el horizonte 2020.

En el nivel -1, bajo la ampliación de llegadas, se construirá un intercambiador de transportes donde se dejará espacio para la construcción de una estación de autobuses, una estación de tren de cercanías y el acceso del tren de alta velocidad.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

La **plataforma** de estacionamiento de aeronaves comerciales abierta a la operación aeroportuaria es actualmente de 406.340 m² con una capacidad para 47 aeronaves, de los cuales 14 posiciones son asistidas por pasarela.

Los dos diques (B y C) del Terminal de pasajeros tienen actualmente 14 posiciones de estacionamiento asistidas por pasarela. Sin embargo, para optimizar el movimiento de aeronaves en la plataforma sería necesario una calle de rodaje completa en plataforma y un nuevo diseño de los puestos en pasarela. Asimismo, los puestos en remoto situados al sur de la plataforma necesitarían modificar su posición con el fin de adecuar la calle de rodaje en plataforma.

Será entonces necesaria la ampliación de la plataforma en unos 260.000 metros cuadrados, por detrás del nuevo dique para acoger unas 29 nuevas posiciones de estacionamiento remoto y con ello completar las necesidades totales hasta las 60-65 posiciones, dependiendo del tipo de aeronave que las ocupe.

Para facilitar la circulación entre las dos pistas y las plataformas se construirán dos conectores que las unirán. El conector situado más al norte permitirá la circulación de aeronaves tipo E, en tanto que el segundo, ubicado más al sur, dispondrá de dos calles de rodaje tipo D.

Para dar solución a la necesidad de **aparcamientos de vehículos** se propone la construcción de un dos edificios para vehículos privados con capacidad total de 3.450 plazas, además del que se está construyendo junto al Edificio Terminal y con capacidad para 2.100 plazas. Para cubrir el resto de plazas se construirá un aparcamiento en superficie al oeste del actual edificio de aparcamientos.

La necesidad de plazas de autobuses se completarán con 21 plazas más frente al Terminal T1.

Se creará un aparcamiento para vehículos privados de larga estancia que se situará junto a la plataforma norte hasta que se construya la nueva Zona de Carga.

Se construirán tres edificios de aparcamientos, con una capacidad de 8.800 plazas, de las cuales 1.000 son para empleados y 7.800 para vehículos de alquiler, situados en tres parcelas al oeste del aparcamiento de larga estancia y del edificio de Actividades Complementarias. Para completar las necesidades se crean 200 plazas de aparcamiento en superficie en la misma zona.

El tratamiento de la carga aérea se realiza en el **Edificio Terminal de Mercancías** que ocupa una superficie total de 4.155 m². La carga aérea es una actividad decreciente en el Aeropuerto de Málaga y se estima que se mantenga en valores suficientes para tratarlo con la superficie disponible actual. Sin embargo, en la ubicación actual del terminal de carga se propone la ampliación del

terminal de pasajeros; por tanto, es necesario reubicar la primera en una zona de fácil accesibilidad terrestre y que no esté alejado de los estacionamientos de aeronaves comerciales.

Se está adecuando los servicios prestados a la Aviación General construyendo nuevos hangares, ampliando la plataforma Aviación General y construyendo un nuevo Edificio Terminal para este tipo de tráfico.

Se construirá un nuevo **edificio SEI** junto al hangar, con acceso directo a la calle de conexión entre pistas.

Se ampliará el suministro de energía eléctrica construyendo una nueva **Central Eléctrica** junto a la zona de actividades aeroportuarias. Además se adecuará la actual, se hará una nueva acometida eléctrica y se diseñará la red de distribución de energía eléctrica de la nueva central.

Para mejorar y ampliar la evacuación de aguas residuales se construirá una **Estación Depuradora** y se realizará una conexión a la red de saneamiento. Además se ampliará la red de drenaje debido a la ampliación tanto del campo de vuelos como de la superficie urbanizada que requiere de una red de drenaje.

A raíz de estas actuaciones se requerirá la adquisición de terrenos para poder acometer la ampliación del campo de vuelos y las demás actuaciones, que no están dentro de los límites aeroportuarios definidos en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial de 25 de julio de 2001, asimismo hay terrenos que quedarían desafectados o excluidos de la Zona de Servicio propuesta.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de Málaga

Código EPD 415.200

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO