



Resumen Ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 25 de julio de 2001, publicada en el B.O.E. el 2 de agosto de 2001.

El Artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

El Aeropuerto de Zaragoza **forma parte del aeródromo de Zaragoza, utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto** (“aeródromo de utilización conjunta”) según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El Aeropuerto de Zaragoza procesó en el año 2019 un total de 467.783 pasajeros, representando esta cifra un valor por debajo (37%) del máximo histórico del Aeropuerto alcanzado en 2011. Los destinos nacionales fueron los más comunes (25,8%), seguidos de Rumanía (20,2%), Reino Unido (19,7%), Italia (15,7%), Bélgica (7,3%) y Francia (4,3%). En el año 2019 las aerolíneas de bajo coste transportaron cerca del 90% de los pasajeros usuarios del Aeropuerto de Zaragoza, acaparando la mayor cuota de mercado en detrimento de las aerolíneas clásicas. El tráfico no regular, que procesó en el 2019 poco menos del 5% del tráfico de pasajeros, se centró principalmente en destinos nacionales (5,4%). Este tráfico no regular, que se haya en retroceso debido a que las *low cost* han establecido líneas regulares que entran en competencia directa con destinos turísticos típicos de las compañías chárter.

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

Las rutas internacionales más importantes tienen como destinos Londres-Stansted, Milán-Bérgamo, Bucarest y Cluj Napoca. Los destinos en Rumanía, Cluj Napoca y Bucarest, son rutas de con una importancia en aumento. En cuanto a las nacionales, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Menorca, Tenerife Sur Lanzarote. Málaga e Ibiza son los que acaparan mayor número de pasajeros.

En 2019 las compañías con mayor presencia en el aeropuerto fueron a nivel nacional Vueling y Air Europa; y a nivel internacional Ryanair y WizzAir.

En términos de mercancías transportadas, en el Aeropuerto de Zaragoza se despacharon 182.660.005 kg, por lo que se sitúa como el segundo aeropuerto carguero de España, captando un 17,1% del total de mercancía transportada por medio aéreo en este país, sólo superado por Madrid.

La mayor parte de la mercancía es transportada desde o hacia destinos internacionales (99,7%), siendo los más importantes: Qatar, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Corea, Federación Rusa, Arabia Saudí, China, México y Luxemburgo.

Las compañías cargueras más relevantes en el momento de la redacción de este documento son Qatar Airways, Emirates, Atlas Air, Korean Airlines, Saudi Arabian Airlines, Airbirdge Cargo, Ethiopian Airlines Corporation y Air China.

En términos de operaciones, se produjeron en 2019 un total de 7.426 operaciones, siendo las aeronaves más empleadas, en el Aeropuerto de Zaragoza, para el transporte de pasajeros: B-737-800 y A-320. En el caso de la carga, el modelo que mayor número de operaciones acaparó en 2019 fue el B777.

El aeródromo dispone de dos pistas pavimentadas, la 12R-30L y la 12L-30R, de 3.718 x 45 metros y 3.032 x 45 metros respectivamente. Ambas son empleadas para operaciones militares y civiles, aunque con algo de más uso civil de la pista 12L-30R (61% promedio 2013 a 2015). Se tratan de centrar las operaciones predominantemente en la pista 12L-30R, pero para las operaciones con mayor MTOW se hace uso de la 12R-30L. El aeródromo tiene una capacidad declarada de 28 movimientos/hora (13 movimientos/hora para llegadas y 15 movimientos/hora para salidas), la plataforma tiene una capacidad de 14 movimientos/hora. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma comercial con 16 puestos individuales, 12 de ellos utilizables simultáneamente, y dos zonas para estacionamiento de aeronaves de aviación general, una en el lado este de la plataforma de aviación comercial que da cabida a 4 aeronaves con envergadura máxima de 17,4 m (el puesto más al sur puede funcionar como puesto estacionamiento de helicópteros), y otra que constituye una plataforma independiente con capacidad para estacionar 5 aeronaves más con envergadura máxima de 13,56 m. En cuanto al edificio terminal de pasajeros, se distribuye funcionalmente en un nivel básicamente, es decir, todo el tratamiento de pasajeros, tanto en salidas como en llegadas, se realiza en 7.206 m² construidos en planta baja, existiendo una pequeña superficie de 212 m² en planta primera destinada al uso comercial, sala VIP y salas de reunión del personal técnico del aeropuerto. Se completa la superficie útil del edificio con 9.415 m² destinados a cuartos de instalaciones y de operadores aeroportuarios ubicados en la planta sótano. La mitad de la superficie en planta primera, así como 2.946 m² de sótano se encuentran disponibles.

En relación al aparcamiento, el total de plazas de aparcamiento para vehículos privados se encuentra subdividido en dos aparcamientos (P-1 y P-2), siendo el total de plazas disponibles 1.353 (incluyendo plazas de autobuses, taxis y otros usos).

En la actualidad existen tres terminales donde se procesa la mercancía al oeste del aeropuerto y uno de menor porte al este, donde se centraliza la mercancía exprés. En total 5.330 m², de los cuales 2.000 m² son utilizables para procesar mercancías perecederas. Al conjunto de esta infraestructura se suma en 2017 un terminal de trasiego de mercancías (ACL) con una superficie para el tratamiento de carga equivalente a unos 10.400 m².

Las previsiones se fundamentan en modelos econométricos (evolución economía nacional y del entorno europeo y del turismo) y en el análisis particular de los factores condicionantes del aeropuerto (compañías aéreas, rutas, compañías *low cost*).

Se ha estimado que en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Zaragoza se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) 760.510 pasajeros totales en el escenario más probable, en el pesimista 616.013 y en el optimista 855.082. Así mismo, en términos de carga transportada se alcanzarían 305.000.000 kg en el escenario probable, 242.300.000 kg en el pesimista y 335.000.000 kg en el optimista.

Los tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 810 pasajeros por hora y 11 aeronaves hora, para el escenario probable en el Horizonte 3.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 12.690 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico).

Para poder absorber este crecimiento de tráfico se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

Las principales actuaciones en el subsistema de movimiento de aeronaves consisten en la ampliación de la plataforma comercial para dar cabida a puestos de estacionamiento para aeronaves cargueras de grandes dimensiones (dos posiciones tipo 0 convertibles en tres tipo I), una calle de rodadura categoría F, y ampliación de la plataforma de aviación general.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se reordenarán superficies dentro del edificio terminal, se ampliarán los aparcamientos de taxis y autobuses y se creará un depósito para vehículos de *rent a car*, se ampliará y adecuará la parcela de la empresa suministradora de combustible, se adecuará una parcela para mantenimiento de equipos handling, se urbanizarán parcelas para el tratamiento de carga y se ampliará y mejorará la capacidad de almacenamiento y abastecimiento de agua potable.

En los planos 4.1 y 4.2 detallan las nuevas áreas que quedan definidas al llevar a cabo estas actuaciones.

A pesar de las modificaciones introducidas, la Zona de Servicio no ha experimentado variación alguna con respecto a la delimitada en 2001 en cuanto al recinto aeroportuario, incorporándose a la Zona de Servicio la parcela exterior perteneciente al NDB ZRZ que no estaba reflejada en la Zona de Servicio del Plan Director de 2001. Esta parcela tiene unas dimensiones de aproximadamente 0,39 Ha.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO