



0. Resumen Ejecutivo





El Plan Director del Aeropuerto de Valencia que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 19 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 3 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 Valencia, el origen de la revisión del Plan Director es el crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, superiores a los previstos en el Plan Director vigente.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Valencia durante el año 2006 representó el 2,58% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles, su tráfico internacional representó el 2,22% del tráfico internacional del conjunto de aeropuertos nacionales registrando el doble de pasajeros respecto a 2004 en este mismo segmento de tráfico, pasando de aproximadamente un millón doscientos mil pasajeros, a dos millones cuatrocientos mil. El tráfico nacional representó el 3,07% del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles y se incrementó en más de 600.000 pasajeros respecto de 2004. La Comunidad Valenciana cuenta con dos aeropuertos, el de Alicante-El Altet y Valencia-Manises; éste último acapara el 56,49% del tráfico nacional y el 26,03% del internacional.

El tráfico de pasajeros se reparte prácticamente por igual entre vuelos nacionales e internacionales, 50,58% y 49,42% respectivamente. El tráfico regular representa el 96,30% de los pasajeros comerciales. Las principales rutas son las de Madrid/ Barajas, con 879.929 pasajeros durante el año 2006 y Palma de Mallorca con 481.971 pasajeros el mismo año. Ambas rutas representan más del 50% del tráfico nacional. Respecto al tráfico no nacional, Londres-Stansted con 302.885 pasajeros durante el año 2006 representó el 12,40%, y Paris-Charles de Gaulle con 295.973 pasajeros durante el año 2006, supuso el 12,11%.

Entre las principales compañías con más tráfico de pasajeros aparecen, encabezando la lista, Air Nostrum e Iberia, que suponen casi el 40% del total, seguidas de dos compañías de reciente incorporación y del tipo CBC: *Ryanair* y *Vueling*, quienes abarcan una quinta parte del tráfico comercial.

Los PHP fueron 2.371 y los PHD, 1.670. En cuanto a aeronaves, las AHP fueron 33 y las AHD, 24.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Valencia son el CRJ-200, A320, Dash 8 y B737-800, representando el 55,9% del total de las operaciones comerciales durante el año





2006. Tanto el Dash-8 como el CRJ-200 se pueden encontrar en la flota de Air Nostrum, el A320 se incluye en la flota de varias compañías, Iberia, Spanair, Vueling, Air Berlin y Ryanair.

En la estimación de la demanda del PD de 2001 se preveía un tráfico de 2,5 millones de pasajeros para el año 2005, cifra que se alcanzó en 2003.

Se han identificado los siguientes factores condicionantes en la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España y de Reino Unido, el turismo, la entrada en funcionamiento del futuro Aeropuerto de Castellón, la competencia intermodal que representará el futuro Tren de Alta Velocidad que unirá Valencia con Madrid y Barcelona y las estrategias de las compañías de bajo coste.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Valencia se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) en el escenario medio 9.798.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 10.855.000 pasajeros y en el escenario bajo 8.909.000 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 2.620 pasajeros por hora y 31 aeronaves por hora, para 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 130.500 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 9.830.000.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada 12-30 dispone en ambas cabeceras de zonas de parada (SWY) aunque no de zona libre de obstáculos (CWY). Está dotada de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) de 230 x 150 m en la cabecera 12 y 240 X 150 m en la 30 y zonas resistentes al chorro de 300 m situadas en ambas cabeceras.

Dispone de 4 calles de salida rápida en la pista 12-30, tres a 60°, y una a 30° de reciente construcción, a 2.094 m del umbral 30. Otra calle de salida es el antiguo tramo de la pista 04-22. Todas las descritas sirven a la aviación comercial que opera en la plataforma norte.

Existe una calle de salida a 90° para acceder a la plataforma sur, denominada M2. La pista se puede abandonar por los extremos pavimentados, a través de las calles de acceso H8, H9, H1 y H2.

La antigua pista 04-22, se ha reconvertido en una pista de aproximación y despegue de helicópteros de 426 m (FATO).





Respecto a las calles de rodadura, existen sendas semicalles paralelas a la pista, la N1 para acceder a la cabecera 30 y un conjunto de tramos, del N2 al N4 para hacer lo propio con la cabecera 12. Existe una calle de rodadura de unos 2.700 m denominada S, dividida en cuatro tramos, ubicada en paralelo a la pista y al sur de la misma. Sus extremos son las calles T4 y T1. Otras calles de rodaje dan acceso a la plataforma sur y se denominan M3, M2 y M1.

Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 38 puestos de estacionamiento con una capacidad de 28 operaciones/ hora; a continuación de esta está la zona destinada a Aviación General con 18 puestos destinados a albergar aeronaves pequeñas.

Del ajuste capacidad/ demanda se detecta la necesidad de aumentar el número de puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación Comercial y General, y de las plazas de aparcamiento de vehículos.

A continuación se realiza una breve descripción de las actuaciones propuestas en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Valencia:

En lo referente al **Campo de vuelos** se propone la construcción de tres RET, a 1.425, 1.700 y 1.950 m del umbral 12, la primera para atender a aeronaves de Aviación General, la segunda para Aviación Regional principalmente y, la tercera, para aviones Tipo C, ya que debido a la ampliación de la pista 12 en 500m por su cabecera adolece de calles de salida rápida a las distancias apropiadas.

Se procederá a la desinstalación de los objetos en franja que vulneren las normas recogidas en el Real Decreto 862/2009. Análogamente, se actuará eliminando los que vulneren las superficies de transición y aproximación en las inmediaciones de la cabecera 30 (farolas de la V-11, árboles, etc).

Por último, la recomendación recogida en el RD 862/2009 acerca del tamaño de las RESAs implica ampliar hasta 240 m la correspondiente a la cabecera 12. Ello supondrá reubicar convenientemente el LOC que da servicio a la pista 30.

Se construirá una nueva plataforma para alojar aeronaves que pernocten principalmente en el área ocupada por la zona de Aviación General 2 y el terreno circundante.

La **plataforma de Aviación General** se concentrará en el extremo oeste de la antigua plataforma militar, al sur del aeropuerto, y se ampliará en 34.700 m² hasta permitir alojar más de 60 aeronaves.

El **Edificio Terminal de Pasajeros** se ampliará en el extremo este, su superficie en planta se estima en torno a los 7.200 m², si bien dispondrá de 6.000 m² útiles por cada una de las dos plantas





a las que tendrá acceso el pasajero. Los viales del entorno se modificarán convenientemente. La alternativa seleccionada de ampliación del Edificio Terminal lleva consigo una reordenación del lado tierra en materia de aceras, descrita en detalle en el Capítulo 5 de la Memoria.

Se construirán **nuevos aparcamientos** según la siguiente relación:

- Un nuevo P4, en altura, sobre el solar del actual y una pequeña porción aledaña al antiguo edificio de carga de Iberia si resultase necesario. Será capaz de alojar alrededor de 3.386 plazas de las que 1.200 se destinarían a bolsa de coches de alquiler (el doble de la actual).
- Un nuevo edificio en altura, el P1 bis, semejante al P1 actual pero de 4 plantas y adjunto a éste, capaz de ubicar 2.073 nuevas plazas de las que 296 sean de coches de alquiler en régimen de contrato.
- Ampliar el P7 por su extremo este con el que añadir 178 plazas nuevas para personal de compañías y reconfiguración del existente con el fin de que pueda alojar 592 plazas en vez de las 519 actuales (a razón de 25 m²/plaza). Con estas actuaciones se consiguen 770 plazas para el nuevo P7.
- Acondicionar el área existente inmediatamente al este y sur de la Central Eléctrica, donde existía un antiguo edificio de *catering*, para ubicar 24 plazas de autobús y 476 a destinar como bolsa de taxis y depósito de vehículos retirados por grúa.
- Reordenar el P2 y el P3 para disponer de los 301 estacionamientos necesarios para personal de **Aena** y abonados, con motivo de las actuaciones destinadas a mejorar los viales de acceso.

Se construirá una nueva Torre de Control al otro lado de la pista respecto de su ubicación actual, tal como se propone en el Plan Director aprobado en 19 de julio de 2001. También se dotará de un acceso desde el camino perimetral y un aparcamiento.

Se sustituirán los dos VOR/DME (VLC y Calles) y el NDB PND, y se instalará un sistema ILS de categoría I para la pista 12 con el sistema de luces asociado.

Además de las radioyudas descritas, se sustituirá el radar secundario ubicado en la zona norte del límite aeroportuario y, a título informativo, un radar primario externo al recinto principal que dará servicio al Aeropuerto de Valencia entre otros.





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

