

0. Resumen Ejecutivo



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





El Plan Director del Aeropuerto de Santander que se revisa fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 5 de julio de 2001* y publicado en el *BOE con fecha 13 de julio de 2001*. Posteriormente se aprobaron por *Orden Ministerial el 28 de abril de 2005* y publicadas en el *BOE con fecha 20 de mayo de 2005*, las correcciones en las superficies y coordenadas delimitadoras de la zona de servicio del Aeropuerto de Santander.

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 Santander, el origen de la revisión del Plan Director es el crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, muy superior al previsto en el Plan Director vigente.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Santander durante el año 2006 representó el 0,34% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 0,25% del tráfico internacional del conjunto de aeropuertos españoles, mientras que su tráfico nacional supuso el 0,46 % del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles.

El tráfico de pasajeros más importante es nacional, representando el 57,73% del tráfico comercial de pasajeros durante el año 2006, y principalmente en vuelos regulares (97,44%). Las principales rutas, en 2006, proceden de Madrid-Barajas (el 56,37% del tráfico nacional regular), Barcelona (20,75% del tráfico nacional regular) y Sevilla (5,66% del tráfico nacional regular). Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros fueron: Air Nostrum y Ryanair que supusieron el 97,6% del tráfico total de pasajeros comerciales en 2006.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Santander son el CRJ 200, el Dash 8-300 y el B737/800 representando el 71,70% del total de las operaciones comerciales durante el año 2006.

Es un aeropuerto con un tráfico claramente estacional, coincidiendo con la época veraniega, aunque dilatándose hasta el mes de octubre.

En la estimación de la demanda del PD de 2001 se preveía un tráfico de 334.000 pasajeros para el año 2006, cifra que se alcanzó en 2004, llegando en este año a 649.000 pasajeros.





Se han identificado tres factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España, el turismo, aunque en menor medida, y las estrategias de las compañías de bajo coste.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Santander se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) en el escenario medio 1.507.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 1.959.000 pasajeros y en el escenario bajo 1.246.000 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 910 pasajeros por hora y 13 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 26.900 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 1.508.000.

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 5 de julio de 2001*.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada (11-29) de 2.320 x 45 m. y una calle de salida perpendicular a la pista. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 8 puestos de estacionamiento y una capacidad de 12 operaciones/hora. No dispone de plataforma de Aviación General. Este espacio y la capacidad que proporciona no es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serán necesarias actuaciones para adaptar el campo de vuelos y la plataforma al tráfico esperado.

En el ajuste capacidad/ demanda se detecta, también, la necesidad de ampliación del aparcamiento de vehículos y de los distintos sistemas de abastecimiento.

Se construirá una calle de rodadura paralela a la pista con acceso a ambas cabeceras, así como otra calle de acceso a la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Asimismo se construirá un puesto de estacionamiento aislado localizado en el lado suroeste del campo de vuelos.

Se instalará un sistema de aproximación por la cabecera 29.

Se adecuará el camino perimetral a la que vez se repondrá el vallado de seguridad que rodea las infraestructuras del aeropuerto, separándolo por donde sea posible a una distancia de 30 m para que de esta forma su vallado no vulnere la superficie de transición interna.



Se propone la ampliación de **plataforma** hacia el este. Se reorganizarán los puestos de estacionamiento con el fin de adaptarse a las necesidades calculadas. Se dispondrá de cuatro nuevos puestos Tipo VI. Se construirá una plataforma de Aviación General en el lado oeste de la actual plataforma de Aviación Comercial. Se creará un espacio para el estacionamiento de helicópteros en el lado suroeste de la plataforma de Aviación General.

El **Edificio Terminal de Pasajeros** se remodelará de forma que se separarán en planta los flujos de pasajeros. Así, el lado este del Edificio se destinará a Salidas mientras que el lado oeste se destinará a Llegadas, quedando el núcleo central como zona de facturación. Se propone retranquear la fachada 7 m de manera que quede toda la fachada alineada para permitir colas de facturación sin que haya problemas de circulaciones en el vestíbulo de salidas. Además se propone ampliar el patio de carrillos para poder llevar a cabo un tratamiento de equipajes adecuado. Esta ampliación ocupará el espacio que actualmente está destinado a compañías aéreas, señaleros y otras dependencias. Por ello, se construirá junto al Edificio Terminal un edificio que albergue todas estas dependencias.

Con el retranqueo de la fachada se verá afectado el vial de acceso al Edificio Terminal, que tendrá que ser desplazado ocupando parte del aparcamiento.

Se ampliará el **aparcamiento** en el primer horizonte de estudio, Horizonte 1, por el lado oeste del actual aparcamiento. En el Horizonte 2 se propone la construcción de un aparcamiento en superficie, ocupando los terrenos situados al suroeste de la actual zona de aparcamientos. Estas plazas están destinadas para el depósito de vehículos de alquiler, así como para la bolsa de taxis. Además, junto a la fachada oeste del Edificio Terminal se construirá un aparcamiento en superficie para autobuses.

Se repondrán y adecuarán tanto los viales interiores como los accesos que se vean afectados por alguna de las actuaciones que se propone.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

