



1. ASPECTOS GENERALES: ENTORNO Y TRÁFICO



1.1. ASPECTOS LOCALES

1.1.1. Área de Influencia del Aeropuerto

Se denomina "*Área de influencia de un Aeropuerto*" a la superficie geográfica donde se encuentra la población de potenciales usuarios del mismo.

Dicha población es variable no sólo en función del tipo de tráfico que se considere, sino también de otros factores como el tiempo de acceso al aeropuerto, mejoras de accesos, desarrollo de medios de comunicación alternativos, desaparición o creación de otros aeropuertos, etc. Según el tipo de tráfico podría hablarse de tantas áreas de influencia como modalidades de tráfico existen: nacional o internacional; regular o chárter; de aviación general, pasajeros o mercancías.

El área de influencia elegida está constituida únicamente por la provincia de Barcelona, pues dadas las características del Aeropuerto de Sabadell, utilizado únicamente para Aviación General, no se considera razonable incluir en dicha área cualquier otra provincia colindante. Se ha tenido en cuenta, en todo momento, la existencia en el área de un aeropuerto tan importante como el de Barcelona.

La localización y situación del Aeropuerto de Sabadell se muestran en el Plano 1.1 al final del capítulo.

1.1.2. Recursos Humanos

La provincia de Barcelona tiene, según datos del Censo de Población de 1995, 4.748.236 habitantes, lo que supone una densidad de 614,4 habitantes por kilómetro cuadrado, que la sitúa como la segunda provincia de España tanto en población como en densidad. En la tabla adjunta se puede ver su población en comparación con Cataluña y la del conjunto de España.



INDICADORES DEMOGRÁFICOS – 1.995

	Barcelona	Cataluña	Total España
Superficie (Km²)	7.728	32.113	504.750
% sobre España	1,53	6,36	100,00
% sobre Cataluña	24,06	100,00	-
Población (Hab)	4.748.236	6.226.689	40.460.055
% sobre España	11,74	15,39	100,00
% sobre Cataluña	76,25	100,00	-
Densidad (hab/Km²)	614,4	193,9	80,2
Tasa crec. anual 1987-95	0,004	0,006	-

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística.

Sin embargo, la población se distribuye muy desigualmente por todo el espacio territorial barcelonés, siendo la ciudad de Barcelona (1.614.571 habitantes), y su área industrial las que poseen aproximadamente las dos terceras partes del total de población.

El dato más destacado de población lo constituye la concentración humana en los núcleos industriales de las tierras bajas cuyo centro es la ciudad de Barcelona. Los de más de 10 mil habitantes están situados, bien en las comarcas más próximas a Barcelona, bien en aquellas que constituyen centros con tradición industrial, alrededor de las cuales se han creado las zonas industriales catalanas, como es el caso de las ciudades de Manresa, Igualada, Bergada, Vich, Villafranca del Penedés.

El sector primario (agrícola y ganadero), ocupa un lugar muy poco destacable en la actividad económica provincial (el 1,2 % de la población activa). El sector Industrial emplea el 30,8 % de la población activa, ocupando la construcción el 7,4% de la misma, y el sector servicios el 60,6%. Comercio y Servicios se concentran cada vez más en la ciudad de Barcelona, que va convirtiéndose en un centro de servicios y de residencia, mientras que la industria se desplaza progresivamente hacia la periferia. El

porcentaje de la población activa que no trabaja alcanzó el 21,0%. En las siguientes tablas y gráficos se encuentran reflejados estos datos.

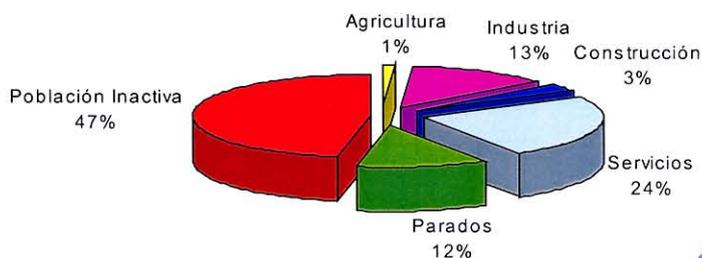
POBLACIÓN OCUPADA. 3^{er} TRIMESTRE 1996 MERCADO DE TRABAJO (Miles)

Pob. de 16 años y más (A)		Barcelona	Cataluña	España	
		3.860,0	5.056,2	32.155,0	
Población activa (B)	Población activa (B)	2.066,7	2.696,5	16.039,1	
	que trabaja (D)	Agricultura (E)	18,8	71,7	1.054,4
		Industria (F)	503,1	608,0	2.532,6
		Construcción (G)	120,6	182,3	1.202,9
		Servicios (H)	887,4	1.162,7	7.050,4
		Parados (I)	434,2	529,9	3.514,5
	Población inactiva	1.777,2	2.337,4	15.955,5	
(%B/A)	53,5	53,3	49,9		
(D/A)	(%D/A)	43,3	43,3	39,0	
	(%E/D)	1,2	3,3	8,4	
	(%F/D)	30,8	27,8	20,2	
	(%G/D)	7,4	8,3	9,6	
	(%H/D)	60,6	60,6	61,8	
	(%I/B)	21,0	19,7	21,9	
(%C/A)	46,0	46,2	49,6		

FUENTE: Encuesta de población activa. Instituto Nacional de Estadística.

ESTRUCTURA DE LA PRODUCCIÓN

% de la población de 16 años y más



En cuanto al PIB por habitante, en Barcelona alcanzó en 1993 el valor de 1.899.438 pesetas, muy superior a la media nacional de 1.559.751, en más del 20 por 100, y casi igual a la renta hallada para toda Cataluña de 1.926.662 pesetas.

La capacidad hotelera según cifras de 1 de enero de 1992 es de 73.366 plazas en alojamientos turísticos, de los que la mayor proporción corresponde a hoteles de 2 y 3 estrellas, 15.744 y 16.212 respectivamente. Es importante también el número de plazas en apartamentos, con un total de 5.213 plazas. La mayoría de esta oferta turística se concentra en su capital Barcelona, pero también existen otros centros de interés turístico como Masnou, Arenys de Mar, Calella, Sitges, Castelldefels, en la costa, y otros de menor entidad en el interior, como Caldas de Montbuy, Vich y el sector montañoso de Montseny.

Relativo a la comarca del Vallés Occidental, donde se ubica la ciudad de Sabadell y su Aeropuerto, es de mencionar que se ha convertido en un importante núcleo generador de riqueza, con la consecuente demanda de zonas residenciales, industriales, de equipamientos y de infraestructura viaria que enlaza y dinamiza toda la actividad sobre la que existe influencia.

1.2. MODOS DE TRANSPORTE DEL ÁREA

Teniendo en cuenta la utilización prevista para el Aeropuerto de Sabadell, que es la Aviación General, no tiene mucho sentido el establecer un estudio comparativo entre otros modos de transporte alternativos, como pueden ser el tráfico marítimo, el ferrocarril o la carretera.

Al no disponer el Aeropuerto de Barcelona de instalaciones destinadas específicamente al tráfico de Aviación General, es importante considerar que el Aeropuerto de Sabadell es el elemento básico para desarrollar este tipo de tráfico dentro del área objeto de estudio.



1.3. MEDIO FÍSICO DEL ENTORNO AEROPORTUARIO

1.3.1. Generalidades

Los terrenos que ocupa el Aeropuerto de Sabadell se encuentran situados al Suroeste del Término Municipal de Sabadell, entre la carretera de Sabadell a Bellaterra (al Norte y al Oeste), la carretera de acceso de Sabadell a Badía y la vía de Renfe paralela a esta carretera (al Este), y un talud artificial causado por un aprovechamiento de tierras (al Sur).

La topografía del terreno es prácticamente horizontal dado su uso actual como aeropuerto, excepto en la zona antes mencionada del talud. Existen masas arbóreas en algunas zonas de los límites del ámbito, como por ejemplo en la parte posterior de las edificaciones de su lado Norte.

1.3.2. Entorno Físico

El Sistema Mediterráneo catalán consta de dos alineaciones montañosas paralelas a la costa que corren de NE a SO. La más exterior o Cordillera Litoral está integrada por sierras de poca altura, entre 500 y 700 metros, como máximo. La más interior o Cordillera Prelitoral es más elevada y continua con macizos que sobrepasan los 1.500 m de altitud.

Entre ambas cordilleras se halla la Depresión Prelitoral, también conocida como Vallés-Panadés que es una larga fosa tectónica de unos 200 Km de longitud por unos 12 de ancho, donde se encuentra situada entre otras, la ciudad de Sabadell. Esta fosa apenas presenta alturas superiores a los 200 m; está rellena por materiales detríticos blandos del Terciario Superior, fácilmente desgastados por la erosión que ha modelado relieves suavemente ondulados y ligeramente hendidos por valles anchos y de fondo plano. Esta depresión constituye un corredor de paso dirigido de Suroeste a Nordeste que por el Sur se abre al mar por el Campo de Tarragona.



La Depresión del Vallés está limitada por dos fallas maestras y subparalelas dirigidas de NE a SO (ver figura adjunta) a las que se debe el hundimiento de la dovela intermedia o fosa. La falla meridional es de edad anterior al Oligoceno pero se ha movido poco, después del final del período Terciario, hace unos seis millones de años; mientras que la falla del borde Septentrional de la depresión que comenzó su juego durante el Oligoceno, viene moviéndose desde entonces, hace unos 20 millones de años; ha actuado intensamente con posterioridad a la deposición del relleno terciario que la ocupa, y hasta en tiempos muy recientes del Cuaternario.

Existen aún indicios de actividad tectónica actual en esta falla asociados a fenómenos hidrotermales y neotectónicos que inducen un riesgo sísmico relativamente alto a la zona. En la Norma Sismorresistente vigente se estima para esta zona un grado sísmico probable de intensidad VII escala MSK, al que viene a corresponder una aceleración horizontal de 0,15 g aconsejada para el cálculo de proyecto de estructuras sismorresistentes.

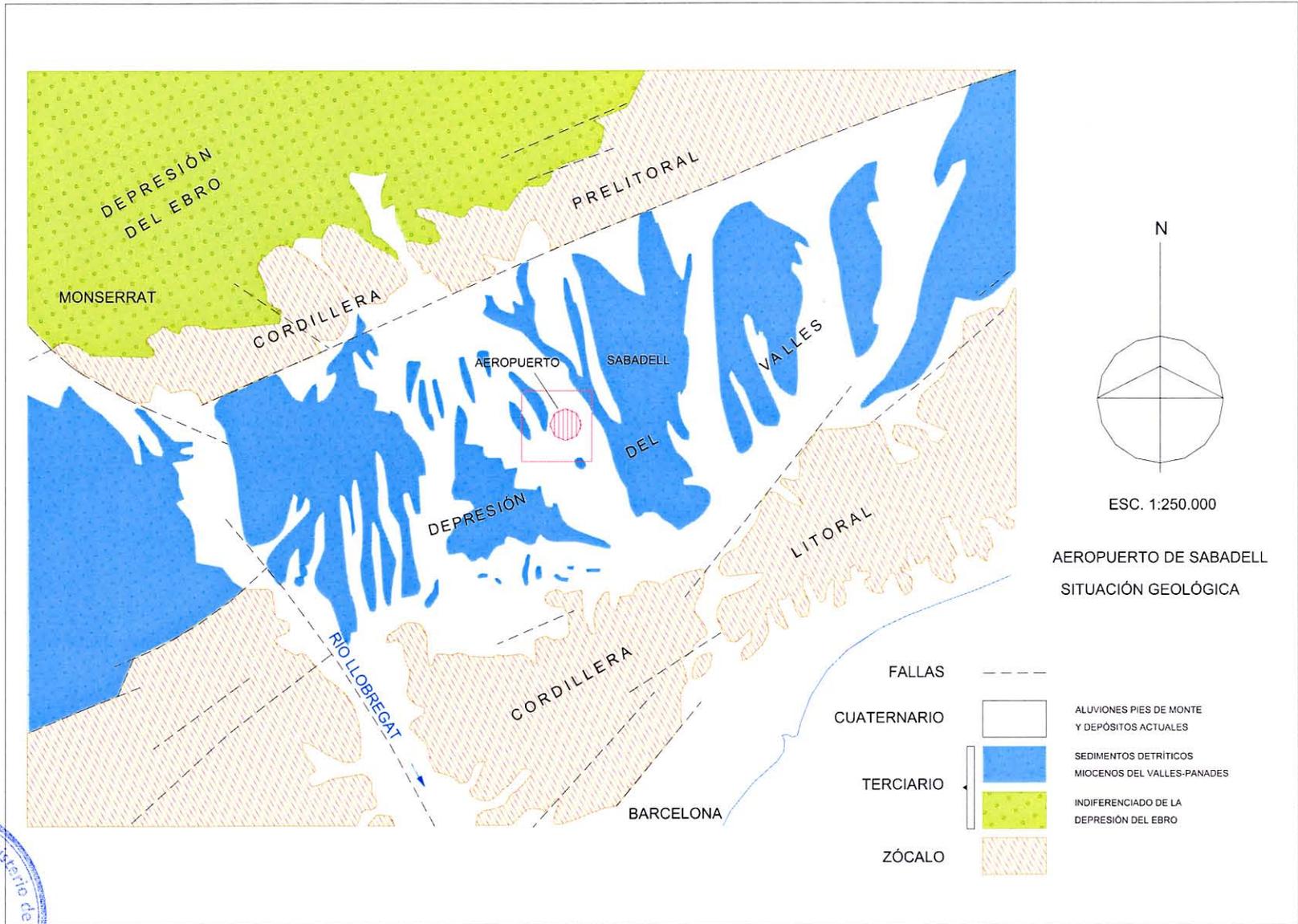
Los sedimentos que constituyen el sustrato geológico del área de Sabadell, forman parte de los materiales detríticos, terrígenos del Mioceno Superior en facies continental que rellenan la Depresión del Vallés.

Concretamente en la zona del aeropuerto de Sabadell encontramos un sustrato geológico constituido por arcillas amarillas entre las que se intercalan pequeños lentejones de arenas y a veces verdaderos "nidos" de conglomerados.

Estas arcillas incluyen frecuentemente nódulos calcáreos de color blanco. Interstratificados con las arcillas aparecen capas sedimentarias de conglomerados grises con matriz arenosa, sin cemento. Estos conglomerados están siempre dispuestos en forma de canales con el contacto inferior erosional y el superior plano.



1. ASPECTOS GENERALES: ENTORNO Y TRÁFICO

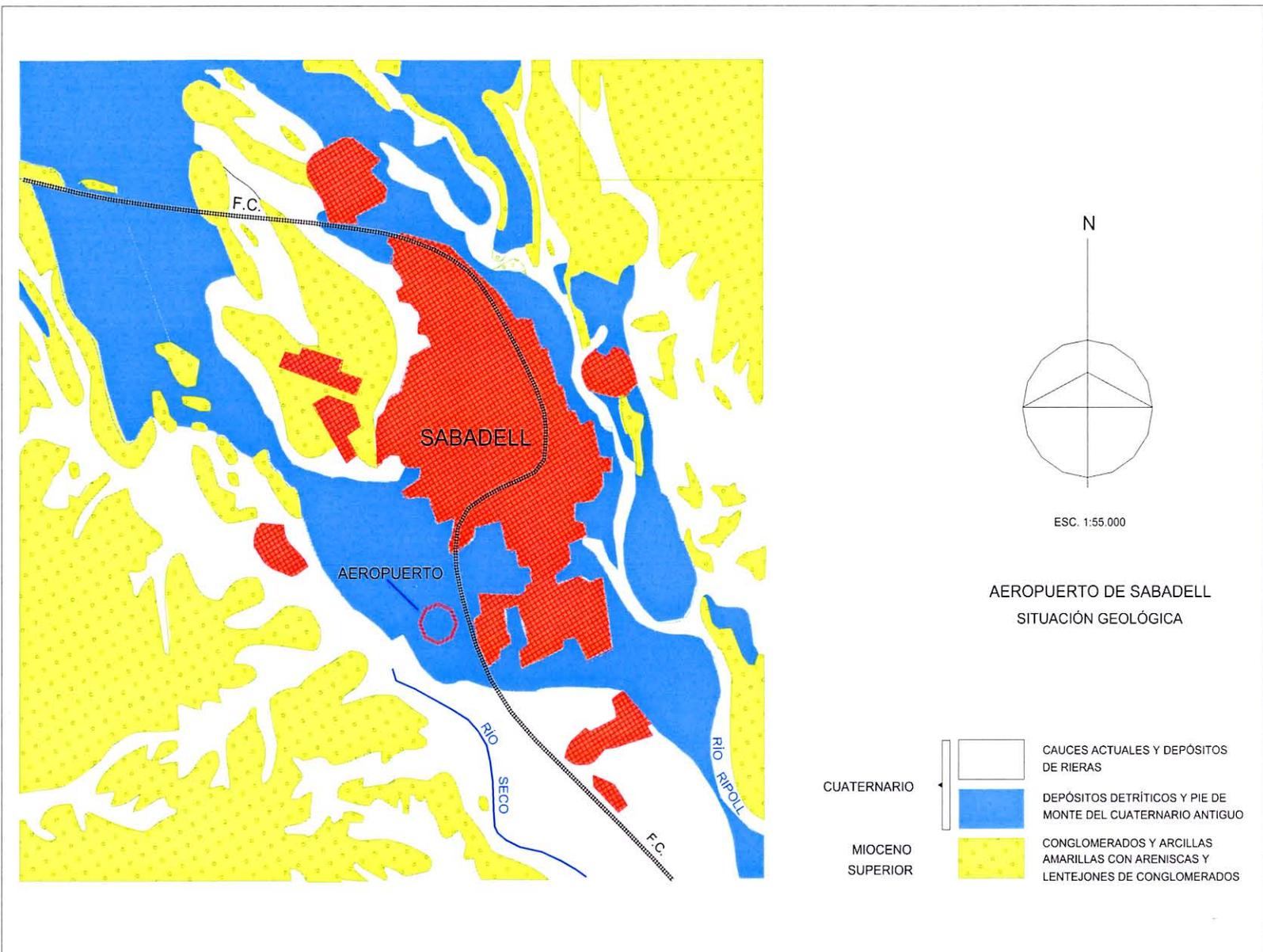


Sobre los materiales del substrato mioceno que acaban de describirse, aparecen depósitos torrenciales; cantos angulosos, limos, arcillas y arenas del Cuaternario antiguo procedentes de la reciente denudación de la Cordillera Prelitoral. Estos depósitos forman un extenso manto de materiales recientes, poco consolidados, que recubre a los materiales miocenos en la zona del aeropuerto de la ciudad de Sabadell (ver figura adjunta).

Por último, los cauces de inundación actuales de los ríos Ripoll y Seco que circundan Sabadell han depositado una pátina de depósitos actuales formados por limos pardo-rojizos y depósitos torrenciales en el fondo de las rieras. El terreno ocupado por este tipo de depósitos recientes no es adecuada para aeropuertos porque se trata de zonas morfológicamente deprimidas e inundables. Es por esto por lo que el aeropuerto no parece que pueda extenderse sin que se complique la obra civil con drenajes, desvíos, etc., puesto que inmediatamente al Suroeste está limitado por el valle inundable de la riera del río Seco.

La capacidad portante y características geotécnicas y geomorfológicas de la llanura tapizada de cuaternario antiguo donde está Sabadell y el aeropuerto es de capacidad portante, características geotécnicas y geomorfológicas apropiadas, pero hacia el Sur, el terreno presenta problemas en cuanto a su morfología y sobre todo a su drenaje ya que se trata de una zona inundable (ver figura adjunta).





A falta de una información más extensa, a continuación se reflejan en la tabla adjunta, datos meteorológicos para el período de tiempo 1974-1978, obtenidos de la estación meteorológica de la ciudad de Sabadell. Aunque dicha información no corresponde a fechas muy actuales, si sirve para dar una referencia de cual es la climatología de hoy en día en el entorno del aeropuerto. Dichos datos son:

- Precipitación anual.
- Precipitación en el mes más lluvioso.
- Precipitación máxima en 24 horas.
- Número de días que llovió.
- Número de días que nevó.
- Número de días que hubo nieblas.
- Número de días que hubo granizo.

DATOS METEOROLÓGICOS DE SABADELL

	1974	1975	1976	1977	1978
Precipitación anual (l/m³)	604,8	617,2	655,8	862,9	510
Precipitación mes más lluvioso (l/m³)	167,6 (Septiembre)	164,5 (Agosto)	135,9 (Agosto)	238,8 (Mayo)	94,3 (Septiembre)
Precipitación máxima 24 horas (l/m³)	132,6 (Septiembre)	119,5 (Agosto)	69,6 (Septiembre)	46,8 (Mayo)	85,3 (Septiembre)
Días de lluvia	96	69	89	112	107
Días de nieve	1	-	4	3	2
Días de niebla	74	-	-	-	119
Días de granizo	5	-	9	7	6

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología.



1.4. PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL ENTORNO

A partir del año 1981, se suceden en la Comunidad Catalana una serie de disposiciones y leyes reguladoras de la planificación territorial y urbana, que ha dado lugar a un dinámico proceso de transformación en la regulación de las actividades urbanas, tanto a escala regional -Plan Territorial General-, como municipal -Planes Generales y Normas Subsidiarias-.

En este apartado, se examina la situación urbanística donde se integra el Aeropuerto de Sabadell. En primer lugar, se analiza el planeamiento a escala regional, comarcal y metropolitano, a través del Plan general territorial de Cataluña, pasando después al ámbito municipal, a través del Plan General Municipal de Ordenación de Sabadell.

1.4.1. Plan General Territorial de Cataluña

A partir de la aprobación de la Ley 23/1983 de 21 de Noviembre se dota la comunidad autónoma de un instrumento de planeamiento territorial semejante a los Planes Directores Territoriales de Coordinación (PDTC) contenidos en la Ley del Suelo estatal, Texto Refundido de 1976.

El Plan Territorial General de Cataluña (PTGC), formulado por el Gobierno de la Generalidad, y con ámbito de aplicación en todo el territorio de Cataluña, se aprueba en marzo de 1995.

El desarrollo del PTGC se realiza mediante los Planes Territoriales Parciales y los Planes Territoriales Sectoriales.

El Plan estructura el territorio dividiéndolo en unidades funcionales llamadas Ámbitos Funcionales Territoriales (AFT). Cada uno de ellos está constituido por "... un sistema urbano central que polariza las relaciones, y unos sistemas urbanos que se relacionan con un cierto grado de dependencia, de manera que el conjunto constituye una unidad funcional definida y compuesta a partir de sistemas urbanos de diferentes comarcas".



Para cada uno de estos ámbitos el Plan propone una estrategia de desarrollo basada en una serie de actuaciones tendentes a potenciar el reequilibrio territorial.

Sabadell se encuentra dentro del AFT Metropolitano que gravita en torno a Barcelona como sistema urbano central con varios núcleos intermedios como Mataró, Granollers, Sabadell, Tarrasa, Martorel o Villanueva y Geltrú, que actúan de contrapeso con respecto a la cabecera del ámbito funcional.

Con respecto al sistema aeroportuario catalán, el PTGC plantea una serie de propuestas que incluyen la elaboración de un Plan Territorial Sectorial del Sistema Aeroportuario que determine las instalaciones que necesita dicho sistema, para garantizar una capacidad y calidad de servicios tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías.

Respecto al planeamiento comarcal, inicialmente existía un Plan Comarcal que abarcaba los municipios de Barberá del Vallés, Sabadell, San Quirce del Vallés, Cerdañola y el municipio de reciente creación de Badía del Vallés. Las determinaciones de dicho Plan Comarcal se han ido incorporando y adaptando en el planeamiento municipal propio de cada uno de los municipios afectados, a medida que dicho planeamiento municipal se ha ido desarrollando.

En el ámbito metropolitano, Sabadell no pertenece al Área Metropolitana de Barcelona en su delimitación actual. No obstante, se está redactando el Plan Territorial Parcial de la Región Primera, Área Metropolitana Extendida, en cuyo ámbito está prevista la integración de nuevos municipios, entre ellos el de Sabadell.

1.4.2. Planeamiento municipal

El Aeropuerto de Sabadell está situado en terrenos pertenecientes al Municipio de Sabadell, en el extremo suroeste de dicho territorio.



El planeamiento existente se redactó mediante la figura de Plan General Municipal de Ordenación (PGMO), aprobado definitivamente el 22 de Diciembre de 1993.

En la figura adjunta sobre Clasificación del Suelo, Régimen Jurídico y Estructura General, todo el ámbito del aeropuerto aparece delimitado como Sistema General de Infraestructuras de Comunicación A-3 Zona Aeroportuaria.

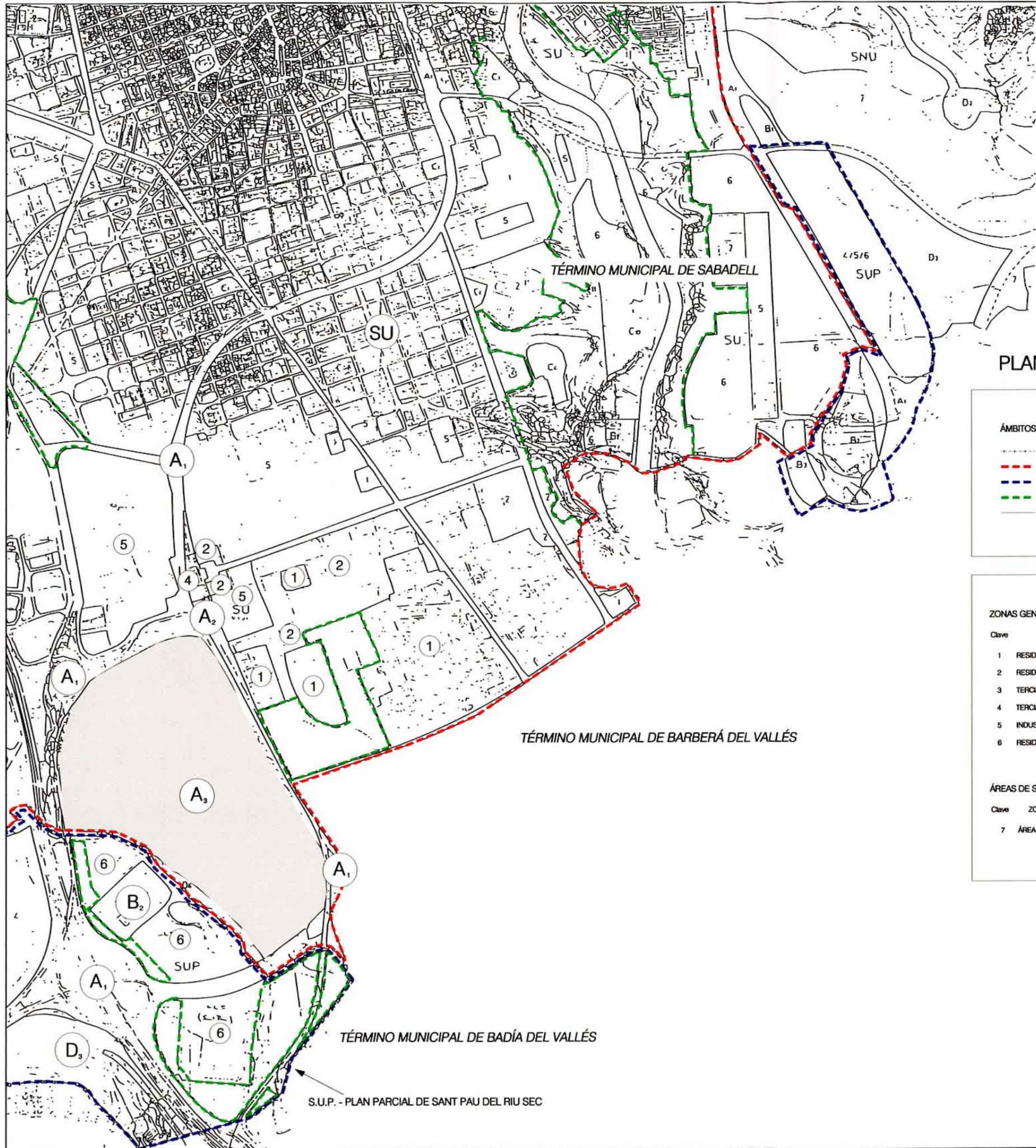
En cuanto a la Normativa Urbanística del plan, el artículo 200 determina como uso dominante para el ámbito del aeropuerto el Uso Aeroportuario.

Más adelante, en el artículo 201, apartado 1º, se recoge: “ La regulación de la ordenación y los usos más detallados del conjunto del aeropuerto se fijarán preceptivamente a través de un Plan Especial que incluirá todo el Sistema Aeroportuario, según aparece grafiado en los Planos de Ordenación de la serie N-2 a escala 1/2.000”,

En el apartado 2º de ese mismo artículo, se recoge lo siguiente: “El Plan Especial atenderá las determinaciones generales establecidas en esta sección en lo que se refiere al Sistema Aeroportuario y a las determinaciones generales establecidas en el Anexo 1”. En dicho texto se describe el ámbito mínimo del Plan Especial como el área calificada por el Plan General como Sistema Aeroportuario, grafiado en el Plano de Clasificación del Suelo, antes mencionado, con la clave A-3 de Sistema General de Infraestructuras de Comunicación. Además de la delimitación del ámbito, se establecen las determinaciones referidas al sistema viario y a la coordinación entre las administraciones actuantes.

El aeropuerto está situado junto al núcleo urbano de Sabadell, en un área de ensanche con carácter residencial e industrial, según las determinaciones del PGMO. Por los lados norte y oeste el Plan califica los terrenos limítrofes con el aeropuerto, como Sistema General de





PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE SABADELL

ÁMBITOS INFORMATIVOS		DELIMITACIONES		CLAVES DE IDENTIFICACIÓN	
-----	LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL	-----	LÍMITE DEL SUELO URBANO	S.N.U.	SUELO NO URBANIZABLE
---	LÍMITE DEL SUELO URBANO	---	LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	S.U.P.	SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
---	LÍMITE DEL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	---	UNIDAD DE RECORRIDO PAISAJÍSTICO	S.U.	SUELO URBANO
---	UNIDAD DE RECORRIDO PAISAJÍSTICO	---	ZONA GENERAL, SISTEMA GENERAL O ÁREA DE SUELO NO URBANIZABLE	D4	SISTEMA GENERAL
---	ZONA GENERAL, SISTEMA GENERAL O ÁREA DE SUELO NO URBANIZABLE			2	ZONA GENERAL
				(4)	ZONA GENERAL EN SECTOR S.U.P.
				7	ÁREA DE SUELO NO URBANIZABLE

ZONAS GENERALES		SISTEMAS GENERALES	
Clave	ZONAS	Clave	ZONAS
1	RESIDENCIAL QUE CONFIGURA CALLES	A1	VIARIO
2	RESIDENCIAL CON ESPACIOS ABIERTOS	A2	FERROVIARIO
3	TERCIARIO QUE CONFIGURA CALLES	A3	AEROPORTUARIO
4	TERCIARIO CON ESPACIOS VERDES	B1	I DE SERVICIOS TÉCNICOS
5	INDUSTRIAL QUE CONFIGURA CALLES	B2	I DE SERVICIOS MEDIOAMBIENTALES
6	RESIDENCIAL CON ESPACIOS ABIERTOS	B3	I DE SERVICIOS VARIOS
		C0	RESERVA DE EQUIPAMIENTO GENERAL
		C1	E. EDUCATIVO
		C2	E. SANITARIO-EXISTENCIAL
		C3	E. CÍVICO
		C4	E. DEPORTIVO
		C5	E. ADMINISTRATIVO
		C6	E. SERVICIOS URBANOS PARA EL CEMENTERIO
		C10	E. DEPORTIVO Y ESPACIOS LIBRES
		D1	PARQUE URBANO
		D2	PARQUE PERIURBANO
		D3	PARQUE DE VALOR ECOLÓGICO Y PAISAJÍSTICO
		D4	PARQUE AGRÍCOLA
		D5	CURSOS DE RÍOS
		D6	ESPACIOS LIBRES
Clave	ZONAS		
7	ÁREA RURAL		



S.U.P. - PLAN PARCIAL DE SANT PAU DEL RIU SEC

Infraestructura Viaria A-1, bordeado a su vez, por un área de desarrollo industrial.

Los terrenos situados al Nordeste, se califican como Sistema General de Infraestructura Ferroviaria A-2, además de un área de suelo calificado de residencial.

Por el Sureste, los terrenos pertenecen al Municipio de Barberá del Vallés, donde el suelo alterna áreas de carácter semirural con otras de carácter más urbano, ocupadas por nuevas urbanizaciones.

Al Sur, en el término municipal de Sabadell, se encuentran los terrenos correspondientes a un Sector de Suelo Urbanizable Programado, de suelo industrial, desarrollados por el Plan Parcial Sant Pau del Riu Sec. Dentro de este sector de planeamiento se encuentra el Sistema General de Infraestructuras de Servicio Medioambiental B-2, Gran parte del sector está atravesada por una Unidad de Recorrido Paisajístico. El Sur del sector está ocupado por un Sistema General de Espacios Libres D-2, destinado a parque de valor ecológico y paisajístico.

1.5. ACCESOS Y MEDIOS DE TRANSPORTE

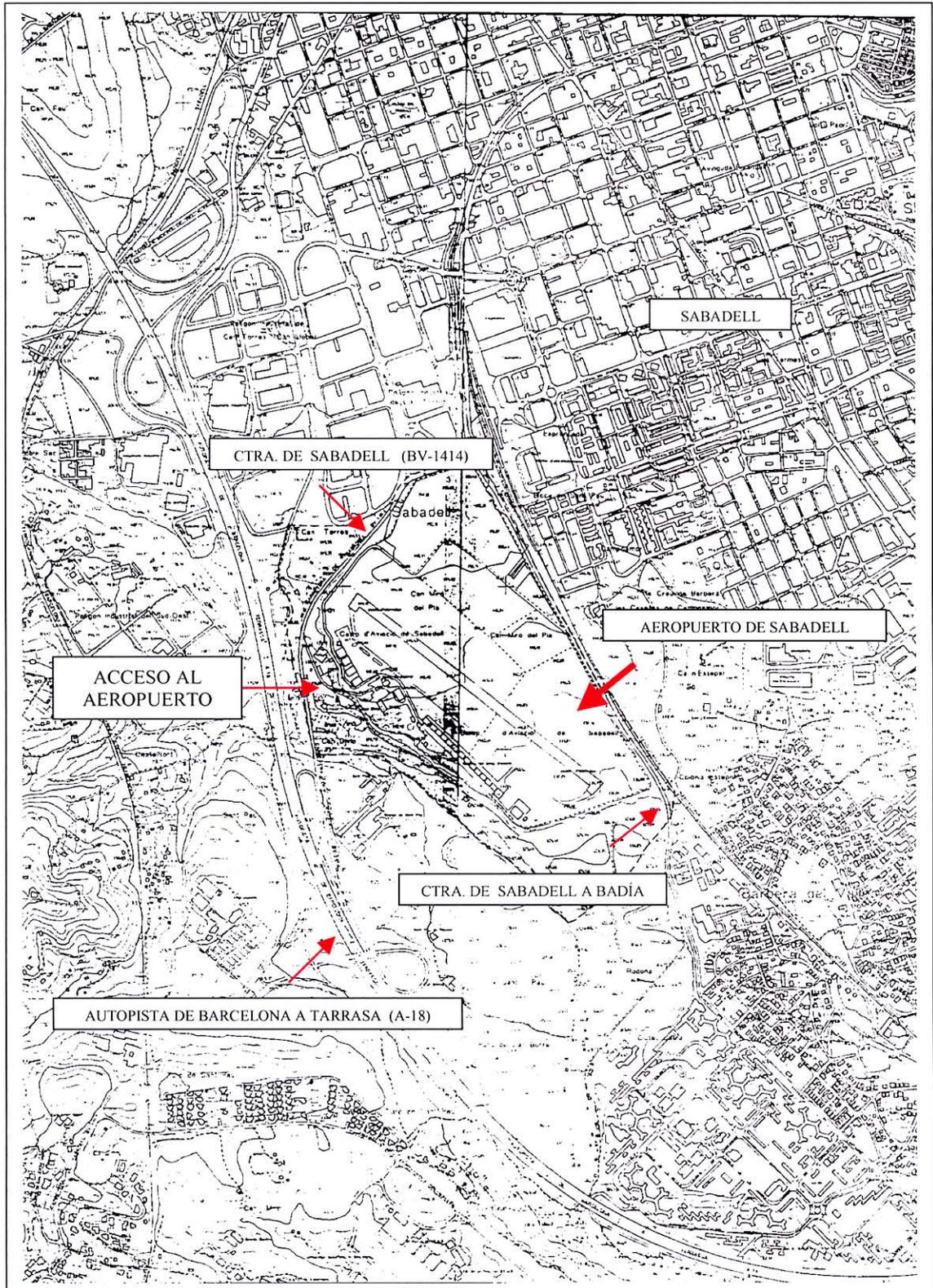
El acceso por carretera al Aeropuerto de Sabadell se realiza por la Autopista A-18 de Barcelona-Tarrasa, distante de Sabadell 2 km. Desde la autopista se coge la carretera BV-1414 de Sabadell a Bellaterra, encontrándose a unos 300 m el desvío al aeropuerto (ver figura adjunta).

El ramal de acceso que parte de dicho desvío tiene unos 200 m de longitud, y se caracteriza por su trazado sinuoso y de pendiente considerable. La entrada se realiza directamente al área de aparcamiento de vehículos y al Edificio Terminal, situado junto al Edificio del Aeroclub.





ACCESO AL AEROPUERTO Y VIARIO DEL ENTORNO





Existe la posibilidad de acceder al Aeropuerto por ferrocarril a través de la línea Barcelona-Sabadell, cuyo trazado bordea el aeropuerto por el lado Este. Tiene una frecuencia de servicio de 48 trenes por día. La estación de ferrocarril más próxima es la de Sabadell-Sur, distante unos 500 m del aeropuerto; no puede considerarse, por tanto, un acceso directo al aeropuerto. El tiempo medio estimado es de 15 minutos.

El medio de transporte mayoritariamente empleado por pasajeros y empleados es el vehículo privado.

1.6. TRÁFICO DE AERONAVES

Debido que el Aeropuerto de Sabadell opera únicamente con aviación ligera, los datos de tráfico que se describen en este apartado solamente hacen referencia a los movimientos de aeronaves, ya que el tráfico de pasajeros no tienen sentido para este tipo de aeropuertos, y por otro lado, el tráfico de mercancías o carga no existe dentro de sus actividades.

1.6.1. Evolución del tráfico

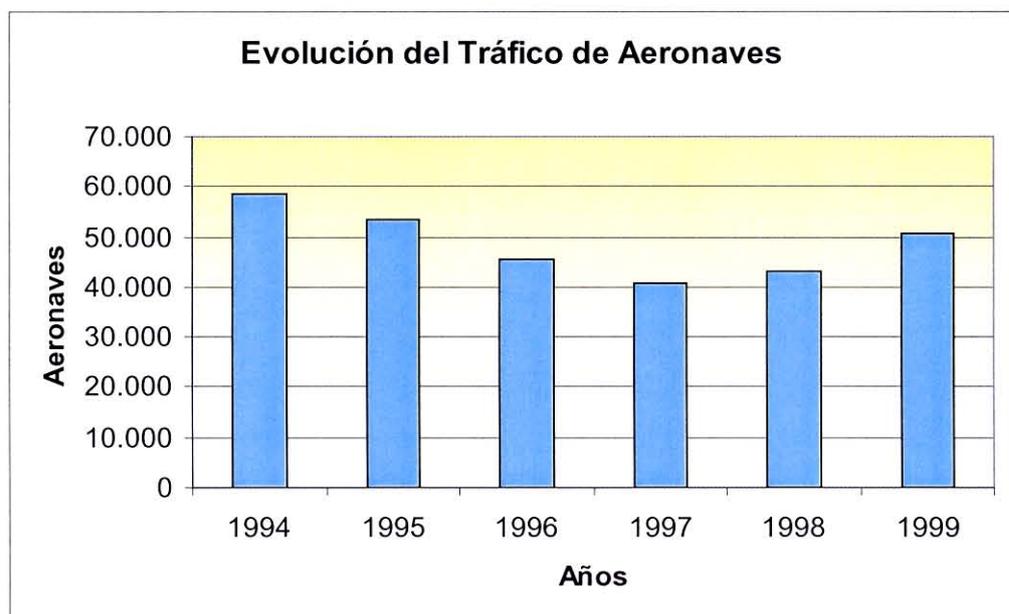
A falta de una mayor información, a continuación se presenta en la tabla y figura adjuntas, la información obtenida del AIS (Servicio de Información Aeronáutica), relativa a los movimientos de aeronaves que han operado en el Aeropuerto de Sabadell en los últimos 6 años (1994-1999). Hay que considerar que, debido a las peculiares características del aeropuerto, dedicado exclusivamente a la Aviación General, la evolución de su tráfico aéreo depende en gran medida de los ciclos de demanda que se producen en las escuelas de pilotos, y que suelen traducirse en un período de varios años de auge, seguido de otro período de declive, de similar duración.



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES

AÑO	AERONAVES	CRECIMIENTO
1994	58.683	
1995	53.194	-9,4%
1996	45.622	-14,2%
1997	40.827	-10,5%
1998	43.070	5,5%
1999	50.476	17,4%
		Crec. Medio
		-2,2%

Según se puede comprobar, el tráfico actual de aeronaves en el Aeropuerto de Sabadell, se encuentra en un claro período de auge bastante pronunciado, a pesar de que el balance medio de estos últimos 6 años indique un crecimiento negativo del 2,2 %.





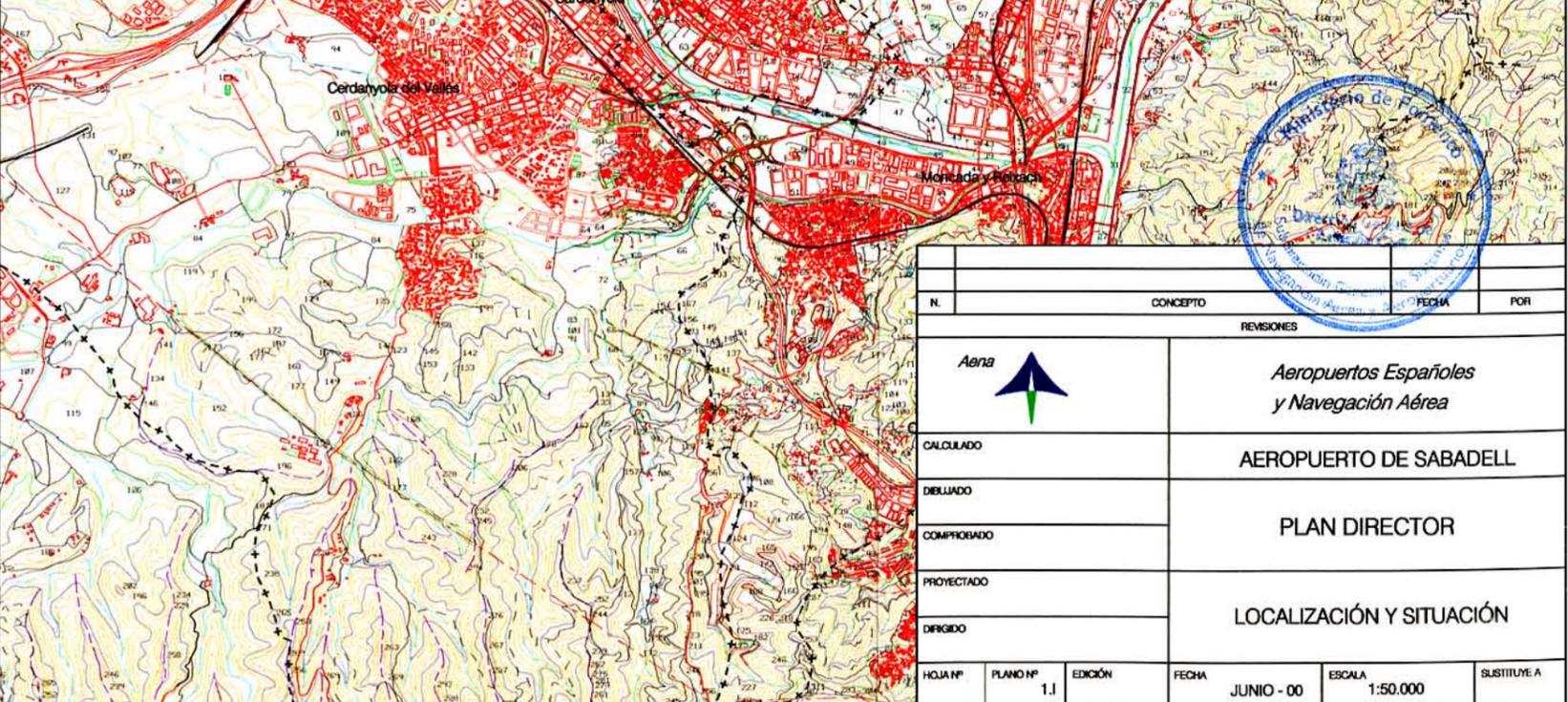
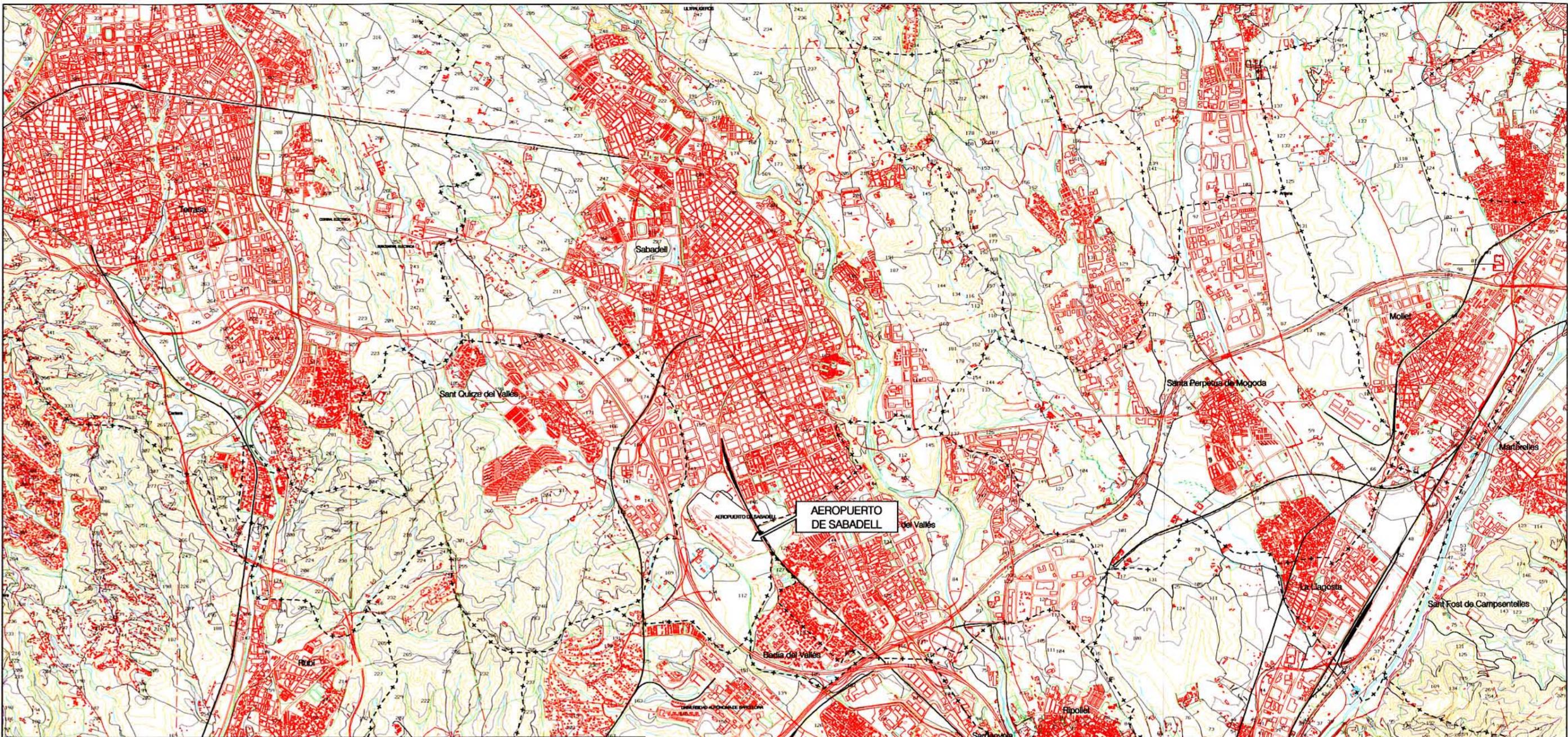
1.6.2. Estacionalidad

A partir de datos de tráfico obtenidos de la dirección del aeropuerto, referentes a los años 1994, 1995 y 1996, se concluye que el Aeropuerto de Sabadell carece de estacionalidad, lo cual es lógico debido a su característica de aeropuerto de Aviación General y Deportiva. Sólo cabe destacar que a rasgos generales se acusa un pequeño incremento del número de movimientos en los meses de mejores condiciones climatológicas, especialmente en los meses de mayo, junio y julio.

1.6.3. Tipología

Referente a los tipos de aeronaves que operan en el aeropuerto, se consideran dos grupos: de ala fija y de ala rotatoria. A partir de datos de 1994, se obtiene alrededor del 15% de las operaciones corresponden a aeronaves de ala rotatoria, mientras que el 85 % restante pertenece a aeronaves de ala fija. Dentro de estos últimos la distribución aproximada de operaciones es la siguiente:

- Operaciones de aviones monomotor: 79,5 %
- Operaciones de aviones bimotor: 19 %
- Operaciones de aviones turbohélice: 1%
- Operaciones de reactor: 0,5 %



N.	CONCEPTO	FECHA	POR		
REVISIONES					
	 <i>Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea</i>				
1	CALCULADO	AEROPUERTO DE SABADELL			
2	DELLUJADO	PLAN DIRECTOR			
3	COMPROBADO				
4	PROYECTADO				
5	DERGIDO	LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN			
HOJA Nº	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA	ESCALA	SUSTITUYE A
	1,1		JUNIO - 00	1:50.000	