



0. Resumen Ejecutivo





El Plan Director del Aeropuerto Federico García Lorca Granada- Jaén que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 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 Federico García Lorca Granada- Jaén, el origen de la revisión del Plan Director es el crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, muy superiores a los previstos en el Plan Director vigente.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto Federico García Lorca Granada- Jaén durante el año 2006 representó el 0,56% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 0,30% mientras que su tráfico nacional supuso el 0,91 % del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles. Es el quinto aeropuerto en importancia de tráfico de pasajeros de la Comunidad autónoma Andaluza, representando aproximadamente el 5,62% del tráfico de total de pasajeros comerciales de Andalucía.

El tráfico de pasajeros más importante es nacional, representando el 69,60% del tráfico comercial de pasajeros durante el año 2006, y principalmente en vuelos regulares (97,50%). Las principales rutas proceden de Madrid-Barajas (el 43,9% durante el año 2006), Barcelona (35%) y Palma de Mallorca (16,2%). Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros fueron: *Iberia*, *Ryanair*, *Air Europa* y *Vueling* que supusieron el 85,81% del tráfico total de pasajeros comerciales en 2006.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto Federico García Lorca Granada- Jaén son el MD87, el B737/800, y el A320, representando el 60,41% del total de las operaciones comerciales durante el año 2006.

Es un aeropuerto con un tráfico poco estacional, siendo éste ligeramente más elevado durante los meses más cálidos (mayo a octubre).

En la estimación de la demanda del PD de 2001 se preveía un tráfico de 0,6 millones de pasajeros para el año 2006, cifra que se alcanzó en 2004, llegando en este año a 0,59 millones de pasajeros.

Se han identificado cuatro factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España y de Andalucía, 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 Federico García Lorca Granada-Jaén se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) en el escenario medio 2.170.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 2.590.000 pasajeros y en el escenario bajo 1.830.000 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 965 pasajeros por hora y 10 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 29.000 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 2.200.000.

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 23 de julio de 2001.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada (09-27) de 2.900 x 45, dos calles de salida y dos semicalles de rodaje paralelas que unen las dos calles de salida. Tiene una capacidad de 9 movimientos/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 11 puestos de estacionamiento con una capacidad de 14 operaciones/ hora; a continuación de esta está la zona destinada a Aviación General con 7 puestos destinados a albergar aeronaves pequeñas. 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 Edificio Terminal de Pasajeros, del aparcamiento de vehículos, del Bloque Técnico, la creación de un Edificio Terminal de Aviación General y de los distintos sistemas de abastecimiento.

Se ampliarán las **semicalles de rodadura** hasta ambas cabeceras. Se dotará de apartaderos de espera en cada cabecera; éstos podrán albergar hasta dos aeronaves Tipo D y E.

Se ampliará la RESA de la cabecera 27 de 184X150 m a 240x150, según lo recomendado por el Real decreto 862/2009, de 14 de mayo, para aeropuerto categoría 4 D. Esta actuación obliga a su vez a trasladar los servicios afectados (tal y como el localizador).

Para cumplir las recomendaciones del Real Decreto 862/ 2009, de 14 de mayo, referentes a la franja, dispondrá de una franja asociada a la pista de 300 m de ancho, 150 m a cada lado del eje de la misma, extendiéndose 60 m antes de cada uno de los extremos de la misma. Esta franja ya está





definida pero no se encuentra totalmente despejada como se recomienda; además en algunos puntos se sale del perímetro actual del límite del aeropuerto por lo que éste deberá ser modificado.

Se construirá un puesto de estacionamiento aislado localizado en el lado este de la calle de rodadura propuesta.

Se adecuará el camino perimetral tras la ampliación de la RESA y la adecuación del límite actual del aeropuerto. A su 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.

En el *Plano 4.1. Zona de Servicio propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario*, se detalla una posible distribución de los puestos de estacionamiento de la plataforma. Se propone la ampliación de **plataforma** en unos 29.775 m² hacia el este. Se reorganizarán los puestos de estacionamiento con el fin de adaptarse a las necesidades calculadas. Se dispondrá de cuatro nuevos puesto Tipo VIII y de 22 puestos para aeronaves Tipo A de Aviación General. Se creará un espacio para el estacionamiento de helicópteros en el lado noreste de la plataforma ampliada.

El **Edificio Terminal de Pasajeros** se ampliará hacia los laterales en una primera fase y posteriormente se retranqueará la fachada unos 10 m para ganar profundidad. El nuevo Edificio Terminal tendrá unos 270 m de largo por 50 m de ancho. La ampliación será de unos 6.050 m² por planta ya que esta misma ampliación se eleva en altura. En la zona derecha de la ampliación de la primera planta se ubicarán las instalaciones del Bloque Técnico y oficinas en los espacios libres restantes.

La ampliación requerirá la demolición de la Torre de Control por cercanía con el Edificio. Ésta se trasladará al oeste; a la izquierda del edificio de carga. A su alrededor se situarán unas cuantas plazas de aparcamiento para los empleados que trabajen en la torre.

Se construirá un **nuevo aparcamiento** en los terrenos del actual aparcamiento. En una primera fase, ligada al primer horizonte de estudio (Horizonte 1), se ampliará el aparcamiento en superficie robando terreno a las zonas verdes que tiene en su entorno. Posteriormente se elevará el edificio una altura. El resultado final es un edificio de aparcamiento de dos niveles, uno a nivel de superficie que albergará autobuses, plazas para empleados, y plazas de rent a car y una primera planta para aparcamiento público.

Se construirá un **aparcamiento en superficie**, en la parcela triangular situada al sureste del límite actual del aeropuerto. Estas plazas están destinadas para vehículos del depósito de alquiler.



Se construirá un Edificio Terminal para **Aviación General** de unos 1.200 m² en dos plantas para albergar los servicios relacionados con la Aviación General al sur de la zona de la plataforma destinada a este tipo de tráfico. Junto a este Edificio Terminal se proponen algunas plazas de aparcamiento.

Se construirá una **nueva Central Eléctrica** cuyas obras tienen un comienzo inmediato.

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

Con respecto al **espacio aéreo**, se propone la construcción de un complejo radioeléctrico en la Sierra de Loja, cuyo proyecto está en redacción en la actualidad. A su vez se proponen como cartas de salidas y llegadas normalizadas por instrumentos, las publicadas en el Informe de Navegación Aérea del 16 de marzo de 2007; en el Anexo IV con el título de Borrador de Nuevas Cartas Aeronáuticas.

