

0. Resumen Ejecutivo



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



El Plan Director del Aeropuerto de Santiago que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de septiembre 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 Santiago, el origen la revisión del Plan Director es el crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, que hace aconsejable realizar una serie de actuaciones para garantizar un tratamiento del tráfico con los adecuados niveles de calidad.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Santiago durante el año 2006 representó el 1,03% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 0,39%, mientras que su tráfico nacional supuso el 1,89% del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles. Es el primer aeropuerto en importancia de tráfico de pasajeros de Galicia, representando aproximadamente el 47% del tráfico total de pasajeros comerciales de Galicia.

El tráfico comercial de pasajeros mayoritario fue nacional (78,39%), seguido por el segmento de pasajeros UE (19,71%) y por el tráfico No UE (1,90%). A su vez, el tráfico regular representó el 95,18% del total del tráfico comercial de pasajeros, siendo muy superior al tráfico no regular, con el 4,60%. Las rutas nacionales mayoritarias durante el año 2006 fueron Santiago-Madrid/Barajas, con el 49,23% del tráfico nacional regular, y la ruta Santiago-Barcelona, con el 16,14% de los pasajeros. Las rutas no nacionales más importantes son con los aeropuertos londinenses de Stansted y Liverpool. Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros en 2006 fueron: Iberia (35,57%), Air Europa (16,93%), Spanair (13,17%), Ryanair (11,46%) y Air Nostrum (7,44%).

En lo que se refiere a Compañías de Bajo Coste opera desde el aeropuerto de Santiago la aerolínea Ryanair con diversos destinos europeos, lo que ha supuesto y supondrá un importante incremento del tráfico en el aeropuerto. Está prevista la entrada en operación de otras Compañías de Bajo Coste en los próximos años.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Santiago son las de la familia Airbus A320, la familia Canadair Regional Jet, la serie MD80, y los modelos del B737-800, representando el 80,41% del total de las operaciones comerciales durante el año 2006.

Es un aeropuerto con un tráfico que no puede considerarse estacional, a pesar de ser éste algo más elevado durante los meses de verano.

Se han identificado los factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto nacional y el Producto Interior Bruto de Galicia para el tráfico nacional; y el crecimiento de la economía del principal país emisor de turistas (Reino Unido) y las pernoctaciones totales en hoteles estrella oro de la provincia de A Coruña para el tráfico internacional.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Santiago se alcanzarán para el último horizonte estudiado, el Horizonte 3, en el escenario medio 4.074.000 pasajeros, en el escenario alto 4.490.000 pasajeros y en el escenario bajo 3.659.000 pasajeros.

Tomando como referencia el escenario medio estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 1.590 pasajeros por hora y 18 aeronaves por hora, para el Horizonte 3. De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en este último horizonte analizado se produzcan 39.400 operaciones anuales.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada, de orientación 17-35, de 3.200 x 45 m, cuatro calles de salida a 90°, dos intermedias y dos asistiendo a las cabeceras, así como una calle de rodadura paralela a la pista aunque se encuentra interrumpida por la plataforma. Tiene una capacidad de 26 operaciones/hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 11 puestos de estacionamiento con una capacidad de 14 operaciones/ hora. Esta capacidad no es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serán necesarias actuaciones para adaptar la plataforma al tráfico esperado.

El **campo de vuelos**, en su configuración actual, presenta carencias en el cumplimiento de determinadas disposiciones y recomendaciones del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo. Las principales actuaciones en este sentido son:

- Adecuación a normativa de las pendientes transversales y márgenes de pista de vuelo: Debido a que las pendientes transversales tanto de la pista de vuelo como de los márgenes superan los máximos permitidos, es necesario efectuar su recrecido.
- Adecuación de los cambios de pendiente en pista de vuelo (distancia vista): Para que las pendientes longitudinales de la pista de vuelo cumplan la normativa es necesario llevar a cabo el recrecido, demolición y reemplazo de distintos tramos de la misma.
- Adecuación de la franja de pista: Adecuación de la franja de pista, ya que, debido a la situación del campo de vuelos, que se eleva sobre sus dos cabeceras y su lado noroeste superando las



pendientes máximas permitidas por la normativa. Se transforman a frangibles los objetos que estén en la misma y los que no se puedan convertir se trasladan fuera de los 3.320x300 m.

- Adecuación a normativa de la RESA por la cabecera 17: Para el cumplimiento de la normativa se realiza un terraplén para elevar la RESA hasta el nivel en que asienta el campo de vuelos.
- Adecuación a la normativa de la RESA por la cabecera 35; esto supone una nueva RESA de dimensiones 240x150; acorde a lo que recomienda la normativa para un aeropuerto de la categoría del de Santiago.
- Nuevo sistema de luces de aproximación reducido (420 m) por la cabecera 35 y zona reservada para su posible ampliación a un sistema de 900 m.
- Adecuación de las señales de punto de visada: Debido a que las señales del punto de visada no se inician con la pendiente de aproximación marcada por el PAPI, se procede a su recolocación.
- Adecuación de los márgenes de la calle de rodaje E2: Se pavimentan los márgenes de la calle de rodaje para que se correspondan con la letra de clave de referencia E.
- Adecuación de la franja de TWY T1 y T2
- Luces eje calle de rodaje: Se dota a las calles de rodaje de iluminación de eje.
- Adecuación de la zona de parada de la pista 17.
- Dotación de barras de espera en todos los puntos de espera de la pista.

Debido a la inapropiada geometría de las calles actuales, de ángulo recto respecto al eje de la pista, las aeronaves deben reducir la velocidad de rodadura en pista para abandonar ésta, lo que incrementa los tiempos de ocupación. Por este motivo, se recomienda la construcción de una calle de salida rápida para cada una de las cabeceras con el fin de agilizar la operación de la pista, pues esto disminuiría los tiempos de ocupación de las operaciones de llegada así como los recorridos en tierra de las aeronaves.

Se ha estimado que la ubicación más favorable de creación sería a 1.800-1.950 m respecto a la cabecera 17, localizándose finalmente a 1.880 m para proporcionar una entrada directa a la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales. Respecto a la cabecera 35, la ubicación óptima se ha estimado a 2.100-2.250 m, situándose finalmente a 2.175 m.



Estas calles se utilizarán principalmente por aquellas categorías de aeronaves predominantes en el Aeropuerto de Santiago, es decir, por los reactores medios y los modelos B757 y B737-800.

La **plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales** resulta el elemento más crítico de todos los que componen el sistema aeroportuario. El número de puestos disponibles ya resulta insuficiente en la actualidad. La profundidad de la plataforma se reduce a apenas 145 m desde el borde adyacente al Edificio Terminal hasta el eje de la calle de acceso, que a su vez es la propia calle de rodaje de pista. Esto supone que las operaciones hacia y desde pista se ven afectadas por las operaciones de entrada y salida de los puestos de estacionamiento. El número de puestos de atraque es reducido; aún más lo son los de embarque directo a través de pasarela, que se reducen a cuatro. Adicionalmente las colas de las aeronaves que estacionen en las posiciones Tipo D existentes, vulnerarían la superficie de transición de la pista.

Se construirá una nueva plataforma comercial de aeronaves con 10 posiciones de contacto asistidas por pasarela. En el límite norte de la nueva plataforma se habilita una zona para diez posiciones de aeronaves tipo CRJ de tráfico regional. En la plataforma comercial existente en la actualidad, se transformarán los sobres Tipo D a puestos de menor tamaño para eliminar la vulneración descrita anteriormente.

En la zona donde se construye la nueva plataforma comercial se realiza el desdoblamiento de la calle de rodadura, de forma que las operaciones de entrada o salida de puesto de estacionamiento no interfieran con las de carreteo hacia o desde los umbrales de la pista.

Se construirá un **Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros** en el que se distinguen claramente dos zonas: el elemento central procesador y la zona de embarques. En el elemento central procesador se desarrollan las labores principales del tratamiento de pasajeros y equipajes, sirviendo para el acceso a las zonas de embarque y desembarque, los dos diques laterales, que forman un ángulo de 120°, uno para vuelos Nacional/Schengen y otro para vuelos Internacionales/No Schenguen, y Schengen. Los niveles 3, 4 y 5 del elemento distribuidor del Nuevo Edificio Terminal se destinan a las oficinas del CECO y Meteorología.

En vista de que no se va a demoler el Edificio Terminal actual, éste seguirá albergando el Bloque Técnico.

También se propone la construcción de un **Edificio de Aparcamientos** frente al Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros, así como la adecuación de los viales de acceso a las nuevas



infraestructuras. El edificio de aparcamientos constará de planta baja y cinco más bajo rasante (además de una sexta, para instalaciones), con una superficie media aproximada de 25.000 m²/planta.

Parte de los aparcamientos en superficie del edificio terminal de pasajeros actual se destinarán como zona de almacenamiento de vehículos de las compañías de alquiler de coches. Otras plazas serán para los empleados del Bloque Técnico y la nueva Terminal de Carga.

Se construirá un **Nuevo Edificio Terminal de Carga** al norte del actual, aprovechando la disponibilidad de primera línea al haberse creado un nuevo área terminal de pasajeros. El actual terminal de carga quedará como almacén de carga por no estar en primera línea. Será necesaria la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves delante del nuevo terminal de carga y de los actuales aparcamientos públicos en superficie para vehículos adecuados a su nuevo uso, como zona de carga.

Se propone la construcción de una nueva plataforma dedicada a tráfico de **Aviación General** al norte de la actual plataforma industrial; a continuación de ésta se construirá un edificio destinado exclusivamente al procesamiento de este tipo de tráfico, de unos 1.500 m². Se dotará a estas nuevas instalaciones del aparcamiento y los accesos necesarios.

Para asegurar el cumplimiento del RD 862/2009, se trasladará el **Edificio del SEI** al este del nuevo Edificio Terminal, a continuación de la plataforma. Aprovechando el traslado se aumentará la categoría declarada de este servicio desde 7 hasta 9.

Se construirá una nueva central eléctrica que irá ubicada al norte de la nueva Torre de Control.

Debido a la proximidad de la actual **Parcela de Combustibles** con la nueva Torre de Control, se hace necesario reubicar este servicio dentro de las actuaciones inmediatas a realizar en el Aeropuerto de Santiago. A causa de esta necesidad de inmediatez, se trasladará este servicio de suministro a la derecha de la nueva plataforma propuesta. Se construirá también una gasolinera pública, conectada a los nuevos viales internos de salidas y llegadas del aeropuerto.

Respecto a los accesos exteriores, se propone el **desdoblamiento de la calzada de acceso al aeropuerto** desde la rotonda de la autovía Santiago-Lugo. Se construirán los accesos interiores necesarios para conectar el nuevo edificio terminal de pasajeros, el nuevo edificio de aparcamientos y el lado tierra, con los accesos exteriores anteriormente descritos. Dichos accesos dispondrán de las vías de recirculación correspondientes. Se conectarán los nuevos viales con los demás viales de servicio existentes, adaptando el conjunto a la nueva configuración del aeropuerto.





El camino perimetral deberá reponerse en las zonas afectadas por las actuaciones descritas en los apartados anteriores, y replantarse en las zonas en las que se haya ampliado el límite aeroportote la Zona de Servicio Propuesta.

Las adquisiciones de terrenos a realizar se destinarán a las actuaciones descritas que lo requieran por no estar dentro del límite de propiedad actual del aeropuerto.

