

## 0. Resumen Ejecutivo



El Plan Director del Aeropuerto de Vigo que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 31 de julio 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 Vigo, 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 de Vigo durante el año 2006 representó el 0,62% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 0,09% mientras que su tráfico nacional supuso el 1,34% del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles. Es el segundo aeropuerto en importancia de tráfico de pasajeros de Galicia después del Aeropuerto de Santiago, representando aproximadamente el 28,6% del tráfico de total de pasajeros comerciales de Galicia.

El tráfico de pasajeros más importante es nacional, representando el 91,84% del tráfico comercial de pasajeros durante el año 2006, y principalmente en vuelos regulares (98,62%). Las principales rutas proceden de Madrid-Barajas (el 64,81% durante el año 2006), Barcelona (23,69%). Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros fueron: *Iberia*, *Spanair*, *Air Nostrum* y *Air France* que supusieron el 95,27% del tráfico total de pasajeros comerciales en 2006.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Vigo son el A320, Canadair Regional Jet, Embrear RJ-145, MD87 y MD88, representando el 66,5% 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 0,79 millones de pasajeros para el año 2005, cifra que se alcanzó en 2001, llegando en 2006 a 1,19 millones de pasajeros cercana a la previsión para 2015.

Se han identificado cuatro factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España y de Galicia, el turismo, aunque en menor medida, y las



estrategias de las compañías nacionales como *Iberia*, *Air Europa* y *Spanair* y de *Air France* como compañía extranjera.

Se ha estimado que en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Vigo se alcanzarán, en el escenario medio, 2.053.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 2.431.000 pasajeros y en el escenario bajo 1.826.000 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 840 pasajeros por hora y 14 aeronaves por hora, para el desarrollo previsible.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el horizonte del desarrollo previsible se produzcan 31.600 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 2.057.000.

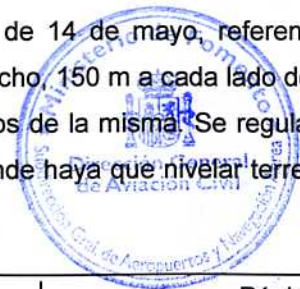
En general, la demanda de tráfico esperada resulta notablemente superior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 31 de julio de 2001.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada (02-20) de 2.400 x 45, dos calles de salida y una calle de rodaje paralela que une las dos calles de salida. Tiene una capacidad de 12 movimientos/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 5 puestos de estacionamiento con una capacidad de 6 operaciones/ hora. Esta capacidad 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 ampliará la **pista de vuelos** por la cabecera 20. Los umbrales permanecerán en la misma posición que en la situación actual, por lo que el umbral 20 estará desplazado 157 m del extremo de pista. Con esta ampliación se amplían las distancias de despegue con lo que se reducen considerablemente los problemas de penalización de carga de pago para las aeronaves usuarias del aeropuerto.

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. Se regularizará y nivelará la franja en la zona según el citado RD. En las zonas donde haya que nivelar terrenos con





desniveles pronunciados se necesitará el espacio suficiente para la creación de taludes adecuados. La caseta de la senda de planeo se trasladará fuera de la franja.

Se creará una RESA de 240 x 150 m en la cabecera 02, lo que conlleva el traslado del localizador del ILS fuera de la misma. En la cabecera 20, tras la ampliación de pista, se creará una RESA de 240 x 150 m.

Se construirá una calle de rodaje paralela a pista para acceder a la cabecera 20, una de calle de salida rápida a una distancia de unos 1.200 m del umbral 20 y dos calles de salida perpendiculares, una de las cuales se encuentra en fase de construcción.

Se construirá un puesto de estacionamiento aislado localizado en el lado este de la pista.

Se adecuará el camino perimetral tras la ampliación de la franja y el vallado de seguridad que rodea las infraestructuras del aeropuerto.

Se trasladará la caseta de la senda de planeo y se adecuará el sistema de iluminación del ILS por la cabecera 20. Se ajustarán las ayudas visuales (luces de identificación de umbral, de eje de pista, de borde de pista, de extremo de pista, de borde de calle de rodaje, etc.) a las especificaciones y recomendaciones del RD 862/2009.

Se propone la ampliación de **plataforma** en unos 53.400 m<sup>2</sup> y reorganización de los puestos de estacionamiento con el fin de adaptarse a la necesidad de 15 posiciones para aviación comercial de estacionamiento en el desarrollo previsible, en la que se crean 16 puestos uno más de los necesarios. La ampliación de la plataforma se realizará por la parte norte y permitirá crear nuevas posiciones autónomas tipo VI y tipo VIII.

La plataforma de Aviación General contará con 21 puestos.

El **Edificio Terminal de Pasajeros** se ampliará hacia el sur unos 80 m lineales de manera que la Torre de Control no se vea modificada. Hacia el norte se amplía unos 20 m rodeando la Torre de Control por el lado de la plataforma. El nuevo Edificio Terminal tendrá unos 50 m de ancho por 200 m de ancho. En la planta baja la superficie construida será de 10.200 m<sup>2</sup> y la primera planta tendrá una superficie total de 3.850 m<sup>2</sup>.

La ampliación requerirá la demolición del hangar del Aviación General situado al sur del Edificio Terminal para dejar espacio para una zona de carga y descarga de mercancías para el Edificio Terminal y un aparcamiento de autoridades.



Se construirá de un **nuevo aparcamiento** en los terrenos del actual aparcamiento, que actualmente está en fase de proyecto con una planta baja y cuatro bajo rasante aprovechando el desnivel que hay con la carretera que bordea al aeropuerto por el oeste. Este edificio tendrá una superficie total de unos 90.200 m<sup>2</sup> y albergará el aparcamiento público, parte de las plazas destinadas a compañías, empleados, vehículos de alquiler y autobuses.

Se creará una bolsa de taxis en una zona de aparcamiento de 2.800 m<sup>2</sup> situada al sur del acceso principal y al oeste de la zona de carga. Además, se remodelará el aparcamiento situado entre la Torre de Control y la Central Eléctrica para tener las 8 plazas de autobuses restantes necesarias, con una superficie de 1.770 m<sup>2</sup>.

Se construirá un aparcamiento, con 2.000 m<sup>2</sup> de superficie en la parcela situada al norte de la Central Eléctrica para depósito de grúa y para las 16 plazas para compañías aéreas que faltaba por cubrir. Se propone la construcción de un aparcamiento en superficie para vehículos de alquiler con 316 plazas y unos 10.250 m<sup>2</sup> al sur de la rotonda de acceso al aeropuerto, entre la carretera PO-555 y el actual vallado del aeropuerto.

La **Zona de Carga** se remodelará modernizando las instalaciones y adecuando las instalaciones del PIF. La zona afectada será de unos 1.900 m<sup>2</sup>. Esta actuación está planificada para su ejecución a muy corto plazo.

Se construirá un nuevo edificio para el **Bloque Técnico** que concentre la mayoría de las dependencias técnicas. Este edificio está incluido en el proyecto de "Edificio de Aparcamientos, urbanización y Bloque Técnico". En el Edificio Terminal están el resto de las dependencias que ocupan una superficie de unos 360 m<sup>2</sup>.

Se construirán hangares para los helicópteros de salvamento y de los Cuerpos de Seguridad del Estado en la zona al este de la pista.

El edificio de Servicios Generales se trasladará al este de la pista, además de un edificio de servicios aeroportuarios situado actualmente junto a los hangares de Servicio de Salvamento. El edificio del SEI se traslada al este de la pista, junto a la nueva plataforma. Toda esta zona se urbanizará y se hará un acceso a desde una carretera que comunica con el exterior.

Se construirá un Edificio Terminal para Aviación General de unos 600 m<sup>2</sup> en una sola planta para albergar los servicios relacionados con la Aviación General al sur de la plataforma destinada a este tipo de tráfico. Junto a este Edificio Terminal se construirá un aparcamiento, con una superficie de unos 2.000 m<sup>2</sup>.





Se trasladarán las instalaciones de abastecimiento de combustible a una parcela situada al sur del aparcamiento para Aviación General.

Además, se trasladará la Central Eléctrica a la zona al este de la pista, detrás del nuevo edificio SEI.

Se propone el soterramiento de la carretera N-555 que une el aeropuerto con la localidad de Redondela en una longitud aproximada de más de un kilómetro en la zona noroeste del aeropuerto afectado por la construcción de la calle de rodadura paralela con acceso a la cabecera 20. Además, se ampliará el enlace subterráneo entre la N-555 y la PO-2602 debido a la regularización de la franja de la pista. Asimismo se desviará la carretera PO-2602 debido a la construcción de una RESA en la cabecera 02.

Se repondrá un camino de acceso a los terrenos situados al oeste de la futura calle de rodaje paralela a la pista y al norte de la ampliación de plataforma.

En la zona este se propone adecuar un vial que comienza en la carretera PO-2602 y vuelve a conectar con la misma. Desde este vial se propone construir un acceso a la nueva zona propuesta al este de la pista donde se ubicará la Central Eléctrica, el SEI, hangares, talleres y un edificio de servicios generales, para permitir el paso de vehículos pesados y de mayor volumen que en la actualidad.

