

# 2

## Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

1	Generalidades	2.1
2	Estado Actual del Aeropuerto	2.2
	2.1 Introducción	2.2
	2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves	2.3
	2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias	2.13
3	Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.25
	3.1 Introducción	2.25
	3.2 Área de jurisdicción de Jerez	2.25
	3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada	2.25
	3.4 Aproximación final al aeropuerto	2.26
	3.5 Procedimientos reglamentarios de salida	2.26
4	Infraestructuras de Acceso	2.28
	4.1 Accesos por carretera	2.28

4.2	Accesos por ferrocarril	2.28
5	Análisis de tráfico	2.29
5.1	Estructura y análisis del tráfico	2.29
5.2	Parámetro Pasajero/Aeronave	2.35
5.3	Estacionalidad del tráfico	2.36
5.4	Flota usuaria	2.37
5.5	Tráfico OCT	2.39
5.6	Tráfico en períodos punta y valores de diseño	2.39
5.7	Mercancías	2.44
6	Capacidad del Espacio Aéreo y resumen de las infraestructuras Aeroportuarias	2.46

# SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

## 1 Generalidades

La Comunidad Autónoma de Andalucía se encuentra situada al sur de la Península Ibérica, limitando al oeste con Portugal, al sur con el Océano Atlántico y el mar Mediterráneo, al norte con la región de Extremadura y Castilla-La Mancha y al este con la región de Murcia.

Es la comunidad autónoma más poblada de España (8.409.738 habitantes a 1 de enero de 2018, 18% del total de la población española) y la segunda más extensa, lo que explica su peso en el conjunto de España.

La provincia de Cádiz posee 45 municipios entre los más importantes está su capital Cádiz, Jerez de la Frontera y Algeciras. Cuenta con una población de 1.180.817 habitantes y una superficie de 7.436 km<sup>2</sup>.

El Aeropuerto de Jerez está situado en el noreste de Jerez de la Frontera, a 8 km del centro de la ciudad. Único aeropuerto civil que se encuentra en la provincia de Cádiz y uno de los motivos explicativos fundamentales del desarrollo turístico de la misma.

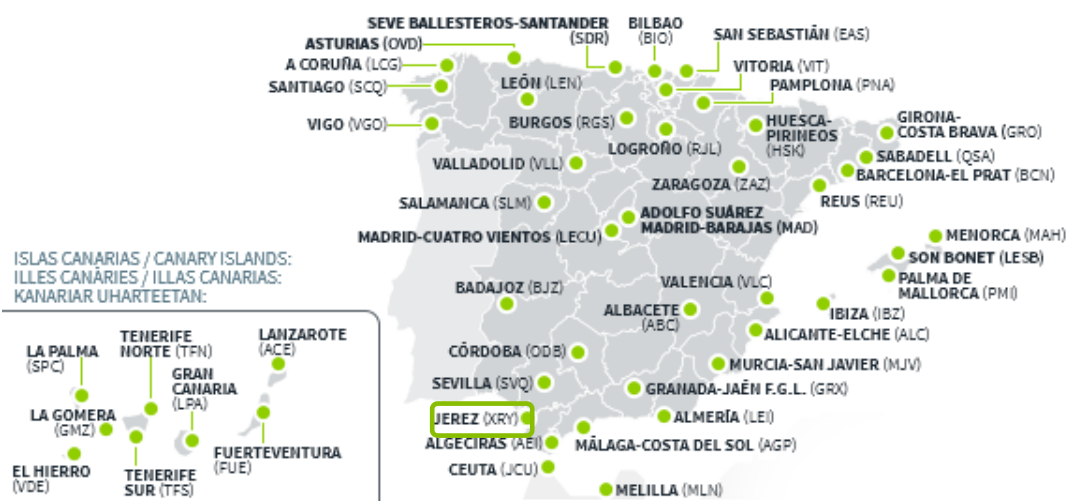
La situación del aeropuerto tanto en el ámbito regional como en el estatal y europeo se muestra en los planos 1. Localización del Aeropuerto y 2. Situación del Aeropuerto.

## 2 Estado Actual del Aeropuerto

### 2.1 Introducción

El Aeropuerto de Jerez está situado en el noreste de Jerez de la Frontera, a 8 km del centro de la ciudad. En la Ilustración 2.1 se muestra la situación del aeropuerto dentro del conjunto de aeropuertos de la red de **Aena Aeropuertos S.A.**

Ilustración 2.1.- Situación del Aeropuerto de Jerez



Los puntos característicos del Aeropuerto de Jerez se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes. Tanto las coordenadas geográficas como las UTM se expresan en el sistema ETRS89 (Huso 29).

Tabla 2.1.- Puntos Característicos del Aeropuerto de Jerez

Punto	Coord. Geográficas en ETRS89			Coordenadas UTM en ETRS89	
	Latitud (N)	Longitud (W)	Elevación (m)	X (m)	Y (m)
Umbral -02	36° 44' 05,91"N	006° 03' 53,33"W	21	762.097,846	4.069.490,366
Umbral -20	36° 45' 15,37"N	006° 03' 19,46"W	28,4e	762.872,250	4.071.657,315

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 34°C y su elevación de 28m, de acuerdo con el AIP España.

Las características del mismo según OACI son:

Tipo: Aeropuerto Civil

Clase: Internacional

Categoría OACI:4-E

El indicativo del aeropuerto es LEJR según OACI y XRY según IATA, y su horario de servicio, de acuerdo con el AIP España, es el siguiente:

Verano: 4:45-21:00 (hora UTC/Z)

Invierno: 5:45-22:00 (hora UTC/Z)

La configuración actual del aeropuerto puede observarse en el plano 3.2. Estado actual del aeropuerto.

## 2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

### 2.2.1 Campo de vuelos

#### 2.2.1.1 Pista

El Aeropuerto de Jerez dispone de una única pista, de orientación 02-20, de 2.300 m de longitud y 45 m de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla 2.2.

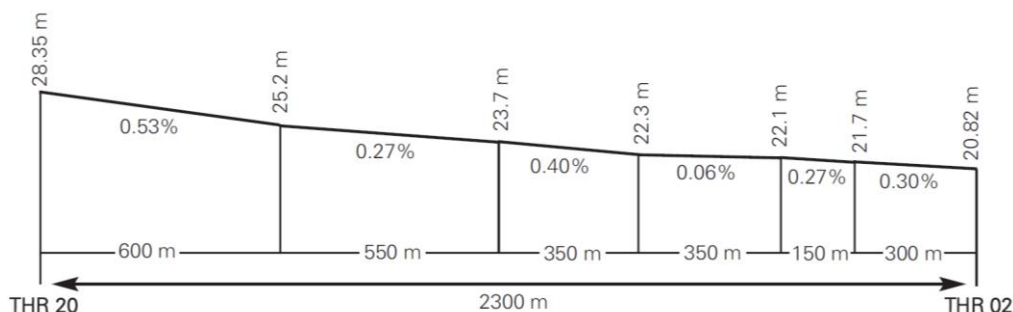
Tabla 2.2.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
02	021,43°GEO 023°MAG	2.300	45	Asfalto PCN 51/F/A/W/T
20	201,43°GEO 203°MAG	2.300	45	Asfalto PCN 65/F/A/W/T

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

El perfil longitudinal de la pista se observa en la Ilustración 2.2.

Ilustración 2.2.- Perfil longitudinal de la pista



Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

La pista 02-20 no dispone de zonas libres de obstáculos (CWY). Dispone de un área de seguridad de extremo de pista (RESA) de 213x150m en la cabecera 20 y 240x150 m en la cabecera 02. No dispone de zonas de parada (SWY). La franja tiene unas dimensiones de 2.420x300m. Las dimensiones indicadas se muestran en la Tabla 2.3.

Tabla 2.3.- Dimensiones de RESA y franja de la pista

	RESA (m) <sup>(1)</sup>	Franja (m)
02	213x150	2.420 x 300
20	240x150	2.420 x 300

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

(1) Las dimensiones de la RESA son las correspondientes a la situación posterior a la actuación realizada no incluida aun en el AIP.

Tabla 2.4.- Distancias declaradas

	Distancias declaradas			
	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
02	2.300	2.300	2.300	2.300
20	2.300	2.300	2.300	2.300

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

TORA= Recorrido de despegue disponible  
 ASDA= Distancia de aceleración parada disponible  
 TODA= Distancia de despegue disponible  
 LDA = Distancia de aterrizaje disponible

En cuanto a la iluminación de la pista 02-20, sus características básicas se resumen en la Tabla 2.5.

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual

Designación	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia luces eje de pista	Borde de pista	Distancia luces borde de pista
02	Sistema sencillo de iluminación 485 m	3º	Verdes	No	1.400m blancas+ 600m rojas y blancas+300m rojas	15 m	2.300m blancas	50m
20	CAT I 900m	3º	Verdes	No	1.400m blancas+ 600m rojas y blancas+300m rojas	15 m	2.300m blancas	50m

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (01-FEB-18)

Con respecto a la pista descrita, según el estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Jerez*, DOSC--10-DTC-484-1.0, de fecha 01/11/2010, el RMP (Rendimiento Máximo de Pista) para la configuración de salidas y llegadas por la pista 20 es de 24 ops/h, mientras que para la configuración de salidas y llegadas por la pista 02 es de 12 ops/h.

Tomando como capacidad sostenible el **85% del RMP**, se obtiene una capacidad de **20 operaciones/hora** para la **pista 20** y de **10 ops/h** para la **pista 02**.

#### 2.2.1.2 Calles de Salida y Rodaje

El campo de vuelos dispone de cuatro calles de salida para la pista 02-20, de las cuales tres son perpendiculares a la pista, y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras.

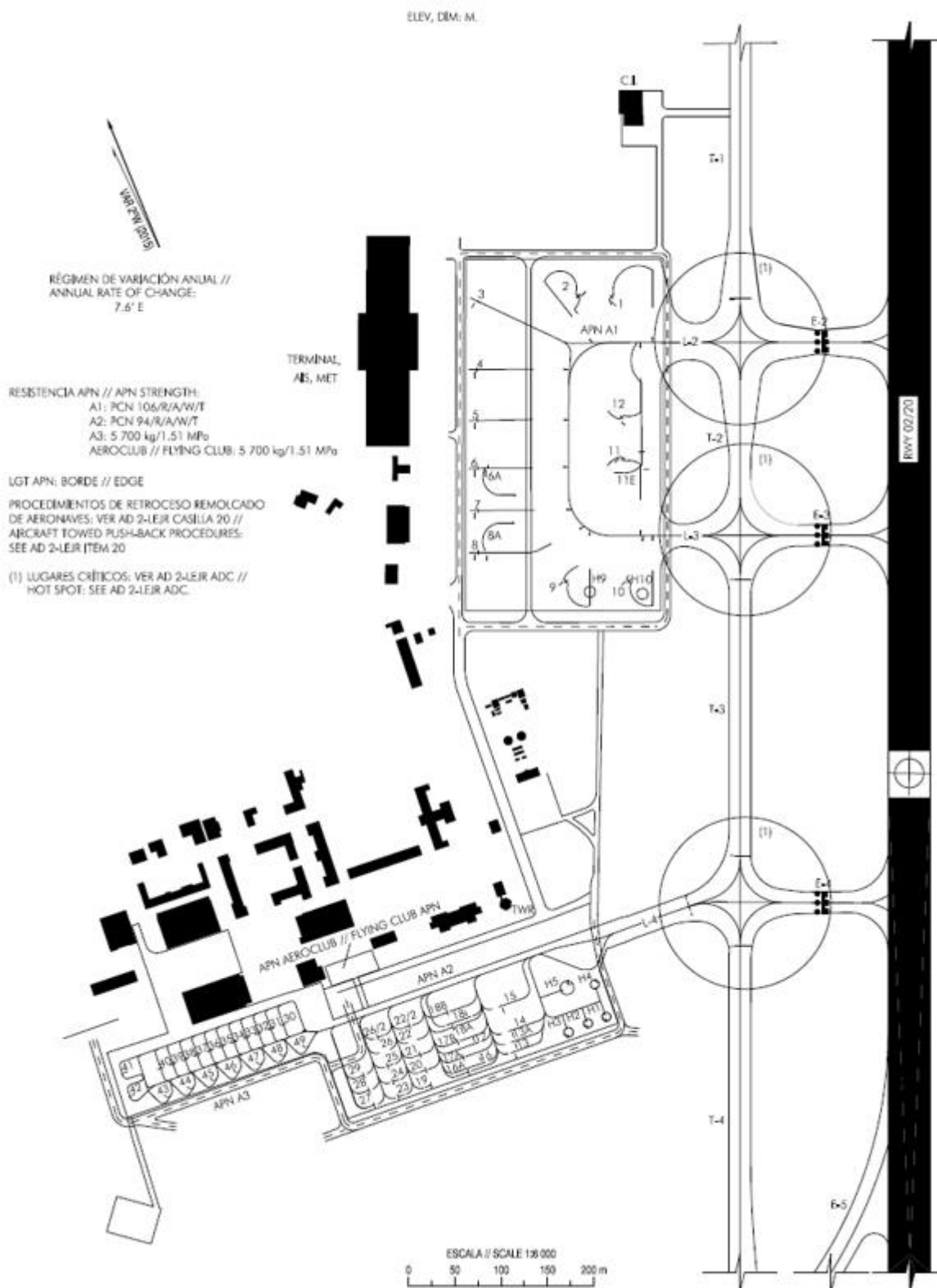


Ilustración 2.4.- Plataformas de estacionamiento





Ilustración 2.5.- Plataformas de estacionamiento. AIP



Fuente: AIP, LEJR AD 2 PDC – (14-SEP-17)

**Plataforma A1**

Esta plataforma está situada junto al Edificio Terminal, y está compuesta por un tramo en forma de “U” abierta.

La plataforma cuenta con 17 puestos de estacionamiento de aeronaves (1 tipo I, 9 tipo III, 2 tipo V, 3 tipo VI y 2 para helicópteros), de los que como máximo 12 pueden usarse simultáneamente.

En la Tabla 2.6 se muestra la designación de cada puesto de estacionamiento indicando su tipo y su posible incompatibilidad con otros puestos. Los puestos de estacionamiento se tipifican según el Manual Normativo de señalización del Área de Movimiento de Aena Aeropuertos S.A.

**Tabla 2.6.- Designación, tipo e incompatibilidades de puestos de estacionamiento de la Plataforma A1**

Rampa	Puesto	Aeronave Máxima	Sobre Aeronave Máxima	Salida	Observaciones
A1	1	B753	III	Autónoma	-
A1	2	B738	VI	Autónoma	-
A1	3	B763	III	Remolcada	-
A1	4	B753	III	Remolcada	-
A1	5	B763	III	Remolcada	-
A1	6	B753	III	Remolcada	Incompatible 6A
A1	6A	A321	V	Autónoma	Incompatible 6, 7
A1	7	B753	III	Remolcada	Incompatible 6A, 8A
A1	8	B753	III	Remolcada	Incompatible 8A
A1	8A	A321	V	Autónoma	Incompatible 7 y 8
A1	9	B738	VI	Autónoma	Incompatible 9H
A1	H9	S61		Autónoma	Incompatible 9
A1	10	B738	VI	Autónoma	Incompatible 10H
A1	H10	S61		Autónoma	Incompatible 10
A1	11	B753	III	Autónoma	Incompatible 11E
A1	11E	A343	I	Autónoma	Incompatible 11, 12
A1	12	B753	III	Autónoma	Incompatible 11E

Fuente: AIP, LEJR AD 2 PDC – (14-SEP-17)

En la siguiente imagen se muestra una vista de la plataforma A1 de estacionamiento de aeronaves.

**Ilustración 2.6.- Plataformas de estacionamiento. AIP**



### Plataforma A2

Esta plataforma se encuentra en la zona sur y se utiliza para aviación general, helicópteros, ciertas operaciones de carga y aviones que estacionan durante largos periodos.

Dispone de 25 posiciones, de las que 21 pueden usarse simultáneamente. Existen además 5 puestos de estacionamiento de helicópteros.

En la Tabla 2.7 se muestra la designación de los puestos de esta plataforma:

Tabla 2.7.- Designación, tipo e incompatibilidades de puestos de estacionamiento de la Plataforma A2

Rampa	Puesto	Aeronave Máxima	Salida	Observaciones
A2	13	FA50	Autónoma	Incompatible 13A
A2	13A	GLF4	Autónoma	Incompatible 13,14
A2	14	FA50	Autónoma	Incompatible 13A
A2	15	AT72	Autónoma	-
A2	16	FA50	-	Incompatible 16A, 17A
A2	16A	DA42	-	Incompatible 16
A2	17	FA50	-	Incompatible 17A, 17B
A2	17A	DA42	-	Incompatible 16, 17
A2	17B	DA42	-	Incompatible 17, 18
A2	18	AT72	-	Incompatible 18A, 18B
A2	18A	DA42	-	Incompatible 18
A2	18B	DA42	-	Incompatible 18
A2	19	PA34	-	-
A2	20	PA34	-	-
A2	21	PA34	-	-
A2	22	PA34	-	-
A2	22/2	PA34	-	-
A2	23	PA34	-	-
A2	24	PA34	-	-
A2	25	PA34	-	-
A2	26	PA34	-	-
A2	26/2	PA34	-	-
A2	27	PA34	-	-
A2	28	PA34	-	-
A2	29	PA34	-	-
A2	H1	H269	Autónoma	-
A2	H2	H269	Autónoma	-
A2	H3	R44	Autónoma	-
A2	H4	H269	Autónoma	-
A2	H5	B222	Autónoma	-

Fuente: AIP, LEJR AD 2 PDC 1.1- (14-SEP-17)

La plataforma de Aviación General A2 se muestra en la siguiente imagen.

**Ilustración 2.7.- Plataforma de Aviación General A2**



### Plataforma A3

Esta plataforma se encuentra a continuación de la plataforma A2 y es de uso exclusivo de la escuela de pilotos. Está formada por 20 puestos de estacionamiento.

**Ilustración 2.8.- Plataforma de Aviación General A3**



Es importante destacar que el Aeropuerto de Jerez cuenta con un puesto de estacionamiento aislado. Este puesto reservado para aislamiento de aeronaves se encuentra en el tramo de calle de rodaje comprendido entre las calles de salida E-3 y E-4. La siguiente ilustración muestra un plano de la ubicación del puesto de estacionamiento aislado.



## 2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

### 2.3.1 Zona de Pasajeros

#### 2.3.1.1 Área Terminal

##### Edificio Terminal

El Edificio Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Jerez tiene forma rectangular y está distribuido en tres volúmenes, el de la izquierda (según se accede por el lado tierra, al norte) destinado a la sala de llegadas, el módulo central al vestíbulo de salidas y zona de facturación y el de la derecha (al sur) a la zona de salidas.

El edificio original se construyó en 1992 y ha sido ampliado por ambos extremos, en dos fases diferenciadas.

En la planta baja, situada en el nivel de la plataforma, se da servicio tanto a las salidas como a las llegadas, con un vestíbulo de espera común, la zona de facturación, la sala de embarque y la sala de recogida de equipajes. Existen asimismo oficinas de compañías, zona comercial, cafetería y salas ocupadas por equipamiento técnico del edificio.

##### Planta baja. Salidas

El vestíbulo de salidas del aeropuerto se encuentra en el módulo central del edificio terminal y tiene una superficie aproximada de 1.400 m<sup>2</sup> (incluyendo la zona de colas de facturación), dispone de espacios dedicados a compañías, venta de billetes e información de Aena. La zona de facturación dispone físicamente de 20 mostradores de facturación más uno para equipajes especiales. Debido a la existencia en el vestíbulo de salidas de unos pilares que interfieren con la formación de las colas de facturación, a efectos de número de mostradores operativos, los 20 mostradores de facturación quedarían reducidos a 16.

Desde cada mostrador, las cintas transportadoras pasan el equipaje a una cinta general. Esta cinta a su vez, lo lleva directamente hasta el patio de carrillos anexo al Edificio Terminal.

Próximos a los mostradores de facturación, en la zona sur del edificio terminal, se dispone del control de seguridad con cuatro controles de seguridad (4 máquinas+4 arcos).

La sala de embarque tiene una superficie de 1.390 m<sup>2</sup> aproximadamente y dispone de siete puertas de embarque. Cuenta además con espacios dedicados a zona comercial, cafetería y tiendas.

Se dispone de dos puestos de control de pasaportes, situado junto a las puertas de embarque 1 y 6-7.

El aeropuerto dispone de una Sala VIP que se encuentra ubicada en el extremo sur de la sala de embarque.

La Ilustración 2.10 muestra una vista general de la planta baja del Edificio Terminal.



Ilustración 2.10.- Planta baja del edificio terminal. Salidas

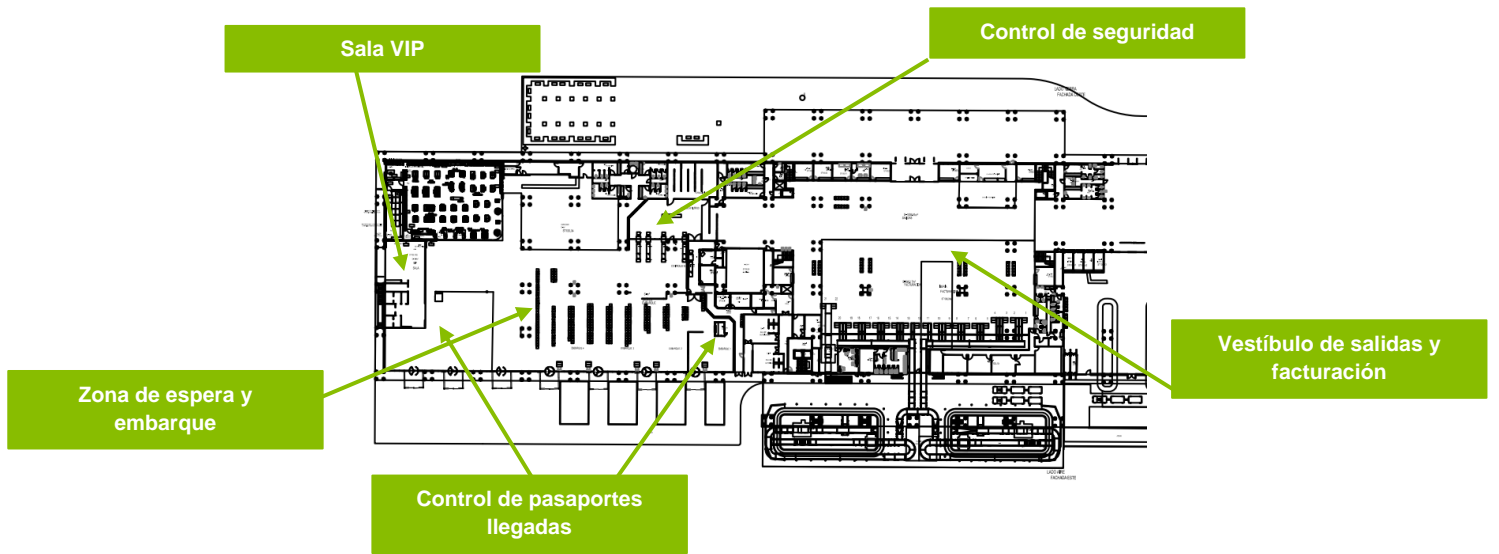


Ilustración 2.11.- Edificio Terminal de pasajeros



Ilustración 2.12.- Sala de embarque





### Planta baja. Llegadas

La zona del edificio terminal destinada a llegadas se encuentra al norte del edificio terminal.

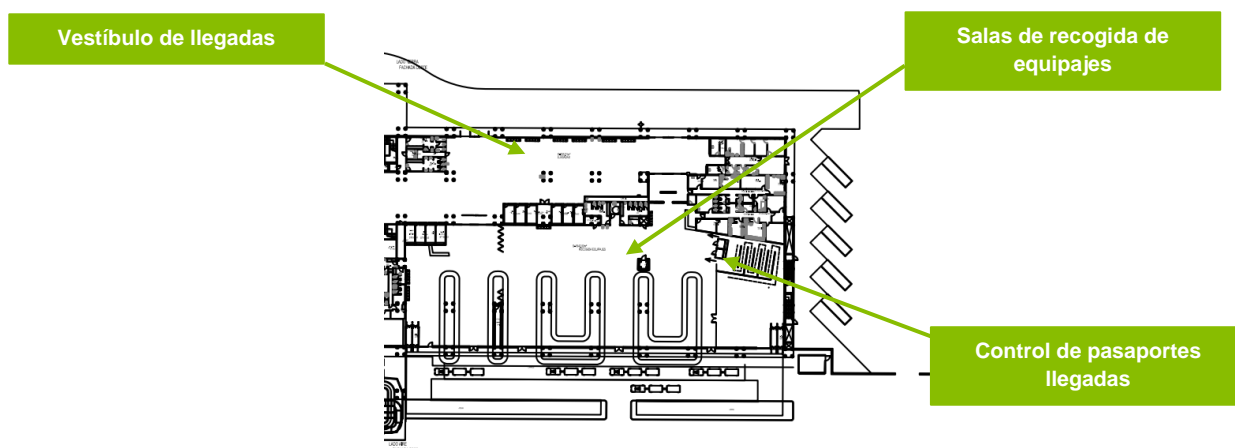
La sala de recogida de equipajes cuenta con cuatro hipódromos, y ocupa una superficie aproximada de 1.280 m<sup>2</sup>.

Se dispone de cuatro controles de pasaporte en llegadas situados en el extremo norte de la sala de recogida de equipajes para aquellos pasajeros (No Schengen) que requieren control de pasaportes y de una zona destinada al control de aduanas.

Una vez recogido el equipaje, el pasajero accede al vestíbulo de llegadas, que tiene una superficie aproximada de 650 m<sup>2</sup>. En esta zona del terminal se ubican además oficinas para vehículos de renta a car con servicio tanto a la zona pública como a la zona de acceso restringido.

La Ilustración 2.13 muestra una vista general de la planta baja del Edificio Terminal.

Ilustración 2.13.- Planta baja del edificio terminal. Llegadas



Además de las áreas descritas anteriormente, en la planta baja existen también zonas como las dedicadas a oficinas para compañías, salas para uso de la Guardia Civil, Policía Nacional, sanidad y una serie de espacios repartidos por toda la planta y ocupados por equipamientos técnicos del edificio.

### Planta alta

A esta planta se accede por las escaleras situadas en el vestíbulo y en ella se ubican un restaurante y las dependencias correspondientes al Bloque Técnico.

Las superficies ocupadas por las distintas zonas del Edificio Terminal se resumen en la Tabla 2.8 y en la Tabla 2.9 se muestra un resumen de los equipamientos del mismo.

**Tabla 2.8.- Superficies del Edificio Terminal de Pasajeros**

SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )	Planta Baja	Planta Alta	Total
Vestíbulo de salidas <sup>1</sup>	1.400	-	1.400
Área de espera y recogida de equipajes <sup>2</sup>	550	-	550
Vestíbulo de llegadas	650	-	650
Áreas de espera y embarque <sup>3</sup>	1.390	-	1.390

- (1) Incluye la zona de colas de facturación.
- (2) Esta superficie no incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipaje. Es una superficie virtual paralela a cada hipódromo, de -3,50 m alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carritos.
- (3) No incluye zonas de pasaportes.

**Tabla 2.9 - Distribución de equipamientos del Edificio Terminal**

EQUIPAMIENTO (unidades)	Salidas	Llegadas	Total
Mostradores de facturación	20 (16 <sup>1</sup> )	-	20 (16 <sup>1</sup> )
Controles de seguridad	4	-	4
Puertas de embarque	7	-	7
Controles de pasaporte	2	4	4
Hipódromos de recogida de equipajes	-	4	4

- (1) Número efectivo de mostradores debido a limitaciones con los pilares del terminal

### 2.3.1.2 Aparcamientos

El Aeropuerto de Jerez cuenta con tres aparcamientos P1, P2 y P3. Su ubicación se muestra en la siguiente figura.

**Ilustración 2.14.- Aparcamientos**



El aparcamiento general P1 se encuentra situado frente al Edificio Terminal y cuenta con 365 plazas de aparcamiento público y 218 plazas de contrato de rent a car.

El aparcamiento P2 se encuentra junto al P1, próximo al apeadero de tren y cuenta con 505 plazas de aparcamiento público.

El aparcamiento P3 se encuentra junto a los edificios de alto valor arquitectónico (Casa del Coronel y capilla), cuenta con 260 plazas y actualmente es usado para exposiciones eventuales de automovilismo. Estas plazas no están contabilizadas en la Tabla 2.10.

Se dispone además de 199 plazas destinadas a empleados en el lado tierra junto al Terminal de carga, 856 plazas de depósito de rent a car junto a la rotonda de acceso al aeropuerto, 31 plazas de autobuses ubicadas en el extremo norte del Edificio Terminal, 30 plazas de taxis en primera línea de dicho Terminal, 32 plazas ubicadas junto al extremo sur del Terminal y dedicadas a autoridades y 10 plazas destinadas a camiones junto al Terminal de Carga.

La distribución de plazas de estacionamiento aparece en la Tabla 2.10.

Tabla 2.10.- Aparcamientos

Aparcamientos	Plazas	
Plazas públicas Aparcamiento P1	365	
Plazas disponibles Aparcamiento P2	505	
Vehículos de alquiler	Contrato	218
	Depósito	856
Autobuses	31	
Bolsa Taxis	30	
Empleados Aena	199	
Autoridades	32	
Aparcamiento camiones (T.Carga)	10	

Ilustración 2.15.- Aparcamiento general P1



### *2.3.1.3 Viales de acceso interiores*

Dentro del aeropuerto existe una red de viales que permite acceder a las distintas zonas del aeropuerto. El vial de entrada al aeropuerto se ramifica en dos en la rotonda de entrada, dando acceso por un lado al área terminal y por otro lado a la zona de aviación general y nueva zona de actividades complementarias.

### *2.3.2 Zona de Servicios*

En esta zona se ubican las dependencias e instalaciones encargadas de facilitar, entre otros, los servicios que se enumeran a continuación: ayudas a la navegación en aproximación y en salidas, Servicio de Control de Tránsito Aéreo, Comunicaciones aire-tierra, Coordinación de Operaciones, Servicio de Información Aeronáutica (AIS), Oficina de notificación de servicios de tránsito aéreo (ARO), Servicio de Información Meteorológica (MET) y Servicio de Extinción de Incendios.

#### *2.3.2.1 Bloque Técnico*

Bajo este nombre se agrupan las dependencias destinadas a alojar las oficinas de la administración aeroportuaria y los servicios técnicos.

En el Aeropuerto de Jerez, el Bloque Técnico está incluido en el Edificio Terminal, en su planta alta. Las unidades que forman parte del Bloque Técnico son:

- Dirección
- Operaciones
- Ingeniería
- Administración y Recursos Humanos
- Informática
- Seguridad

#### *2.3.2.2 Torre de control*

La Torre de Control se encuentra situada al sur de la plataforma comercial de aeronaves y próxima a la plataforma de aviación general.

El conjunto de la torre está formado por una edificación aneja destinada principalmente a labores administrativas y la torre propiamente dicha. Ésta tiene una altura de 28 m, distribuidos en 7 plantas. En la planta 5ª se sitúa la sala de equipos y dispone de una superficie aproximada de 140 m. La planta 7ª es el fanal y dispone de una superficie próxima a los 70 m<sup>2</sup>.

En la Ilustración 2.16 se muestra una imagen de la Torre de Control.

**Ilustración 2.16.- Torre de control**



### 2.3.2.3 Centro de emisores del ejército

Existe un Centro de emisores del Ejército, situado junto a la central eléctrica, cuyo traslado a otra ubicación está pendiente.

**Ilustración 2.17.- Centro de emisores del ejército**



2.3.2.4 Otras ayudas a la Navegación en Aproximación y en Salidas

En la Tabla 2.11 se muestran las instalaciones destinadas a las ayudas a la navegación en aproximación y en salida.

Tabla 2.11.- Radioayudas para la navegación y el aterrizaje

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Observaciones
<b>Instalaciones en el interior del recinto aeroportuario</b>				
VDF LEJR	Jerez gonio	118.550 121.500 MHz	HR AD	-
LOC 20 ILS CAT I	IJR	108,900 MHz	H24	203º MAG/301m FM THR 02
GP 20	IJR	329,300 MHz	H24	3º; RDH 15,8m; a 344m FM THR 20 124m FM RCL a la izquierda en el sentido de APCH
ILS/DME 20 (2ºW)	IJR	CH 26X	H24	REF DME THR 20
<b>Instalaciones fuera del recinto aeroportuario</b>				
DVOR <sup>(*)</sup> (2ºW) ROMANINA ALTA	JRZ	113,000MHz	H24	-
DME ROMANINA ALTA	JRZ	CH 77X	H24	-
NDB (2ºW) EL CUERVO	JER	433,000MHz	H24	COV 50 NM

Fuente: AIP, LEJR AD 2 – (14-SEP-17)

(\*) El VOR JRZ, dado que es de tipo Doppler, se denomina indistintamente VOR y DVOR.

2.3.2.5 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

El SSEI del Aeropuerto de Jerez es de categoría 7 de OACI. Dispone de un edificio para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, situado al norte de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales.

Cuenta con un depósito elevado y tres camiones autoextintores. El personal está compuesto por un Jefe de Dotación y cuatro bomberos por turno.

La Ilustración 2.18 muestra el edificio SEI y sus instalaciones.



Ilustración 2.18.- Edificio SSEI



#### 2.3.2.6 Camino y vallado perimetral

El aeropuerto dispone de un camino y un vallado perimetral que rodean el recinto. El perímetro del aeropuerto está dotado de un sistema de detección y vigilancia por CCTV.

#### 2.3.2.7 Viales de servicio

Las diferentes instalaciones del lado aire (SSEI, Central Eléctrica, etc.) están comunicadas por un conjunto de viales de servicio que permiten el acceso a cada una de ellas.

#### 2.3.3 Zona de Carga

La actividad de transporte de mercancías por vía aérea en el Aeropuerto de Jerez es muy pequeña (apenas 300 kg en 2018).

El aeropuerto dispone de un Terminal de carga situado en primera línea de plataforma y próximo a la Central eléctrica y al Centro de emisores del ejército.

#### 2.3.4 Zona de Apoyo a la aeronave

Con la ampliación de la plataforma comercial se ha habilitado en el extremo sur de la misma una zona dedicada al estacionamiento de equipos handling.

**Ilustración 2.19.- Zona de estacionamiento de equipos handling**



### 2.3.5 Zona de Aviación General

El Aeropuerto de Jerez no dispone de un edificio específico para la Aviación General, por lo que se utiliza el Edificio Terminal para el tratamiento de estos pasajeros.

La aviación general cuenta con dos hangares situados junto a la plataforma A3.

**Ilustración 2.20.- Hangares de aviación general**



En la zona de aviación general se encuentran las instalaciones correspondientes al Real Aeroclub de Jerez, antiguas instalaciones militares. Dispone de aulas de formación, instalaciones deportivas, comedor y residencia.



Ilustración 2.21.- Real Aeroclub de Jerez



### 2.3.6 Zona de Abastecimiento

#### 2.3.6.1 Abastecimiento de energía eléctrica

La Central Eléctrica del aeropuerto está situada en primera línea de plataforma junto al Edificio Terminal de pasajeros.

La parcela donde se encuentra tiene una superficie de 2.500 m<sup>2</sup>, y en ella se ubican el edificio propiamente dicho y una zona habilitada para el estacionamiento de vehículos.

La edificación dispone de una superficie en planta de unos 900 m<sup>2</sup>. Está construida en dos plantas por encima del nivel de plataforma y un sótano que da salida a la galería subterránea que comunica con el Edificio Terminal.

Se habilitó una pequeña edificación, en la propia parcela de la central, destinada a almacén y vestuarios.

Ilustración 2.22.- Central eléctrica



En la actualidad, la central eléctrica es abastecida por una doble acometida a 15 kV en el mismo punto de suministro. Desde la CE salen tres bancos de tubos distintos, una línea de 15 kV, otra de 6 kV y el abastecimiento al balizamiento.

Recientemente se ha llevado a cabo una nueva acometida por parte de ENDESA que conlleva los siguientes cambios:

Una nueva línea dedicada (sin ningún consumidor insertado en dicha línea) desde la subestación de media tensión de ENDESA, quedando las actuales acometidas como redundantes o de emergencia.

Ampliación de la potencia de energía eléctrica del aeropuerto en 5.000 kW a partir de la nueva línea de Media Tensión.

La capacidad de transporte de la nueva línea es de 10 MW (capacidad del cable).

#### *2.3.6.2 Abastecimiento de aguas*

El abastecimiento de aguas lo realiza la empresa municipal Aguas de Jerez.

La canalización existente perteneciente en parte a la empresa Aguas de Jerez y en parte al consorcio de aguas de Cádiz (provincial), ha sido modificada por las obras de la vía del Ave y de la estación, su trazado se ha mantenido paralelo al existente dentro de los terrenos del aeropuerto. Los contadores del abastecimiento de aguas están situados fuera del recinto aeroportuario.

#### *2.3.6.3 Evacuación de aguas*

La red de saneamiento es conducida a una depuradora propia situada junto a la cabecera 02, y el aeropuerto tiene firmado un convenio con el ayuntamiento para el traslado de los lodos a la depuradora municipal.

La red de drenaje vierte al cauce Arroyo del Rano-Río Guadalete, con autorización de vertido por la Agencia Andaluza del Agua.

#### *2.3.6.4 Abastecimiento de combustibles y lubricantes*

El servicio de suministro de combustibles lo proporciona la empresa CLH.

Los equipos e instalaciones disponibles son:

- Dos depósitos fijos de JET A1 de 520.200l de capacidad.
- Dos depósitos fijos de 100LL de 81.000l de capacidad.
- Tres vehículos cisterna de combustible JET A1 de 30.000l de capacidad.
- Un vehículo cisterna de combustible 100LL de 3.000l de capacidad.
- Un vehículo cisterna de combustible 100LL de 10.000l de capacidad.

### 3 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

#### 3.1 Introducción

El Aeropuerto de Jerez tiene una capacidad de Espacio Aéreo ATC de 26 operaciones/hora según datos de ENAIRE.

#### 3.2 Área de jurisdicción de Jerez

El Aeropuerto de Jerez, está integrado dentro del FIR/UIR Madrid, disponiendo para realizar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias.

- El servicio de control dentro del TMA es suministrado por Sevilla ACC
- El servicio de control dentro del CTR es suministrado por Sevilla APP
- El servicio de control dentro del ATZ es suministrado por Jerez TWR

En las proximidades del Aeropuerto de Jerez se encuentran las siguientes áreas restringidas y peligrosas: LED 100, LER 72, LED 27A, LED 27B, LER 164, LER 154, LER 57, LED 120, LED 128, LED 129, LED 90A, LED 90B, LED 90C, LED 119, LED 121 y LED 122.

- LER72 Cádiz
- LER154 Parque Nacional de Doñana
- LER164 Algeciras (Cádiz)
- LER57 Laguna Fuente de Piedra (Málaga)
- LED27 El Coper (Sevilla)
- LED89 Espacial II Morón (Sevilla)
- LED 90 Golfo de Cádiz
- LED100 Rota -HEL (Cádiz)
- LED119 Arenosillo Norte Superior (Golfo de Cádiz)
- LED120 Arenosillo Norte Inferior Este (Golfo de Cádiz)
- LED 121 Arenosillo Norte Inferior Oeste (Golfo de Cádiz)
- LED 122 Arenosillo Sur (Golfo de Cádiz)
- LED 128 Arenosillo Este (Golfo de Cádiz)
- LED 129 Arenosillo Centro (Golfo de Cádiz)

#### 3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada

Los procedimientos reglamentarios para llegadas normalizadas por instrumentos que se encuentran publicados en el AIP España para el Aeropuerto de Jerez son las siguientes:

##### 3.3.1 Pista 02

- Llegada HINOJOSA UNO TANGO (HIJ1T)

- Llegada MÁLAGA UNO SIERRA (MGA1S)
- Llegada MÁLAGA UNO TANGO (MGA1T)
- Llegada MARTIN UNO TANGO (MAR1T)
- Llegada ONUBA UNO TANGO (ONUBA1T)
- Llegada SEVILLA UNO TANGO (SVL1T)
- Llegada VEJER UNO TANGO (VJF1T)

#### 3.3.2 Pista 20

- Llegada HINOJOSA UNO UNIFORM (HIJ1U)
- Llegada MÁLAGA UNO UNIFORM (MGA1U)
- Llegada MARTIN UNO UNIFORM (MAR1U)
- Llegada ONUBA UNO UNIFORM (ONUBA1U)
- Llegada SEVILLA UNO UNIFORM (SVL1U)
- Llegada VEJER UNO SIERRA (VJF1S)
- Llegada VEJER UNO UNIFORM (VJF1U)

### 3.4 Aproximación final al aeropuerto

En el AIP España están publicadas las cartas de aproximación por instrumentos siguientes:

- VOR RWY 02
- ILS Z RWY 20
- ILS Y RWY 20
- LOC Z RWY 20
- LOC Y RWY 20
- VOR RWY 20
- NDB RWY 20

También existen procedimientos VFR publicados.

### 3.5 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI, que se encuentran publicadas en el AIP España para el Aeropuerto de Jerez, son las siguientes:

#### 3.5.1 Pista 02

- Salida HINOJOSA UNO QUEBEC (HIJ1Q)
- Salida MÁLAGA UNO QUEBEC (MGA1Q)
- Salida MARTIN UNO QUEBEC (MAR1Q)
- Salida ONUBA UNO QUEBEC (ONUBA1Q)
- Salida OXACA UNO QUEBEC (OXACA1Q)

- Salida PEPAS UNO QUEBEC (PEPAS1Q)
- Salida SANTA UNO QUEBEC (SANTA1Q)
- Salida VEJER UNO PAPA (VJF1P)
- Salida VEJER UNO QUEBEC (VJF1Q)

#### 3.5.2 Pista 20

- Salida HINOJOSA UNO VICTOR (HIJ1V)
- Salida MÁLAGA TRES KILO (MGA3K)
- Salida MARTIN UNO WHISKY (MAR1W)
- Salida ONUBA UNO VICTOR (ONUBA1V)
- Salida PEPAS UNO WHISKY (PEPAS1W)
- Salida SANTA UNO VICTOR (SANTA1V)
- Salida VEJER UNO VICTOR (VJF1V)

#### 3.5.3 Pista 20. Salidas RNAV

- Salida ONUBA UNO SIERRA (ONUBA1S)
- Salida OXACA UNO SIERRA (OXACA1S)
- Salida SANTA UNO SIERRA (SANTA1S)

## 4 Infraestructuras de Acceso

### 4.1 Accesos por carretera

En julio de 2003 se inauguró la autovía de acceso al aeropuerto desde la N-IV. Se ha duplicado la calzada del tramo de la N-IV de 5,20 km desde Jerez al aeropuerto y se ha ejecutado un enlace de acceso al aeropuerto de tipo “trompeta”, que pasa por encima de la N-IV.

Ilustración 2.23.- Accesos por carretera



### 4.2 Accesos por ferrocarril

La estación de cercanías fue inaugurada el 7 de septiembre de 2011 para dar servicio al Aeropuerto de Jerez y está integrada en la línea C-1 de la red de Cercanías Cádiz. Además, el 7 de julio de 2013 se empezó a utilizar para el tren de alta velocidad en su trayecto Sevilla-Cádiz.

Ilustración 2.24.- Acceso a la estación



## 5 Análisis de tráfico

El objeto de este apartado es analizar las características, el estado actual y la evolución del tráfico aéreo en el Aeropuerto de Jerez, basándose en los datos estadísticos del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías.

Se ha escogido como periodo de estudio el comprendido entre los años 2014 y 2018, por considerar que es suficientemente representativo para observar las posibles tendencias.

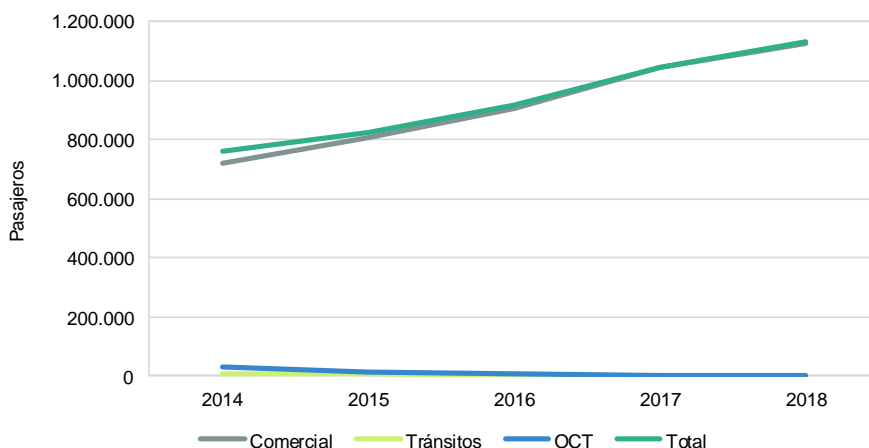
### 5.1 Estructura y análisis del tráfico

El Aeropuerto de Jerez es un aeropuerto principalmente comercial en relación al número de pasajeros transportado. En 2018 operó 1.127.822 pasajeros comerciales, lo que representa el 99,49 % del tráfico total de pasajeros, siendo el 0,47% pasajeros de Otras Clases de Tráfico (OCT) y tránsitos el 0,05% restante.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2014-2018

Año	Comercial	% respecto al total	Tránsitos	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2014	718.838	94,8%	9.386	1,2%	30.085	4,0%	758.309
2015	804.659	97,8%	6.259	0,8%	12.242	1,5%	823.160
2016	903.324	98,5%	4.843	0,5%	8.739	1,0%	916.906
2017	1.042.062	99,6%	929	0,1%	3.558	0,3%	1.046.549
2018	1.127.822	99,49%	524	0,05%	5.275	0,47%	1.133.621

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2014-2018



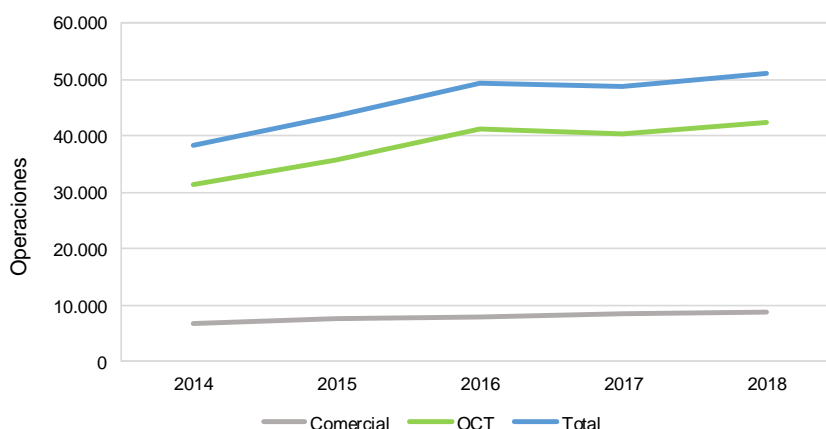
En cuanto a aeronaves, en la Tabla 2.13 y en el Gráfico 2.2 se puede observar que durante el año 2018 las aeronaves comerciales representaron sólo el 17,4% del tráfico total de aeronaves, correspondiendo el 82,6% restante a aeronaves OCT, de las que la mayor parte corresponden a vuelos de escuela y en menor porcentaje a vuelos privados. El elevado número de operaciones OCT es debido a la existencia de un gran centro de formación de pilotos, el Real Aeroclub de Jerez.

Por otro lado, también se observa que la evolución del tráfico de aeronaves comerciales a lo largo del periodo de estudio es similar a la de los pasajeros comerciales, observándose una tendencia creciente desde el año 2014.

Tabla 2.13.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2014-2018

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2014	6.923	18,0%	31.434	82,0%	38.357
2015	7.701	17,7%	35.861	82,3%	43.562
2016	8.026	16,3%	41.240	83,7%	49.266
2017	8.389	17,3%	40.239	82,7%	48.628
2018	8.890	17,4%	42.305	82,6%	51.195

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2014-2018



A lo largo de todo el periodo de estudio el tráfico comercial es regular casi en su totalidad, suponiendo este segmento más del 95% de los pasajeros comerciales y del 85% de las operaciones comerciales. Los datos se muestran en la Tabla 2.14 y la Tabla 2.15.

Tabla 2.14.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por Servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	OS comerciales	% Comercial	Total Comercial
2014	696.589	96,90%	22.227	3,09%	22	0,00%	718.838
2015	786.609	97,76%	17.910	2,23%	140	0,02%	804.659
2016	874.938	96,86%	28.383	3,14%	3	0,00%	903.324
2017	1.010.765	97,00%	30.941	2,97%	356	0,03%	1.042.062
2018	1.098.679	97,42%	29.137	2,58%	6	0,00%	1.127.822

Tabla 2.15.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por Servicio

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	OS comerciales	% Comercial	Total Comercial
2014	6.077	87,78%	652	9,42%	194	2,80%	6.923
2015	6.735	87,46%	709	9,21%	257	3,34%	7.701
2016	6.939	86,46%	802	9,99%	285	3,55%	8.026
2017	7.201	85,84%	902	10,75%	286	3,41%	8.389
2018	7.689	86,49%	902	10,15%	299	3,36%	8.890



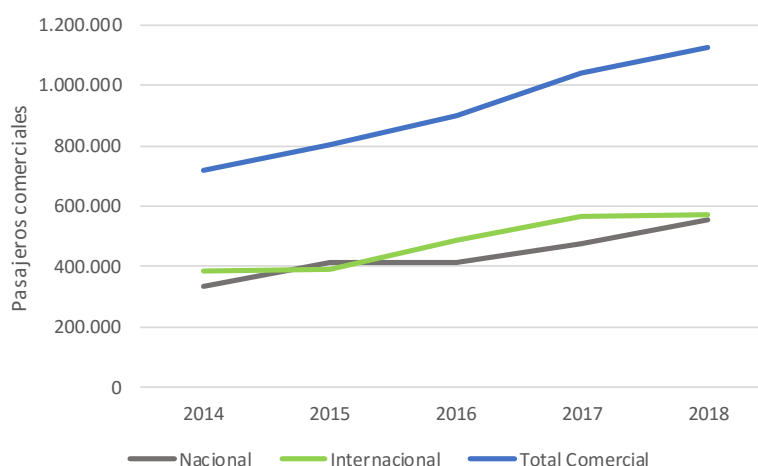
En cuanto a la evolución del tráfico comercial dividido en nacional e internacional, en la Tabla 2.16 y en el Gráfico 2.3 se puede observar que el segmento nacional presenta una tendencia creciente desde el año 2014 debido a la mejoría de Air Nostrum y la entrada de Vueling ese mismo año, alcanzando los 550.000 pasajeros en 2018

El segmento internacional ha experimentado el mismo crecimiento, alcanzándose cerca de 575.000 pasajeros en el año 2018.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros nacionales e internacionales

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2014	333.242	4,32%	385.596	-5,21%	<b>718.838</b>	-1,02%
2015	411.002	23,33%	393.557	2,06%	<b>804.559</b>	11,92%
2016	414.558	0,87%	488.766	24,19%	<b>903.324</b>	12,28%
2017	475.551	14,71%	566.511	15,91%	<b>1.042.062</b>	15,36%
2018	552.826	16,25%	574.996	1,50%	<b>1.127.822</b>	8,23%

Gráfico 2.3.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros nacionales e internacionales, 2014-2018

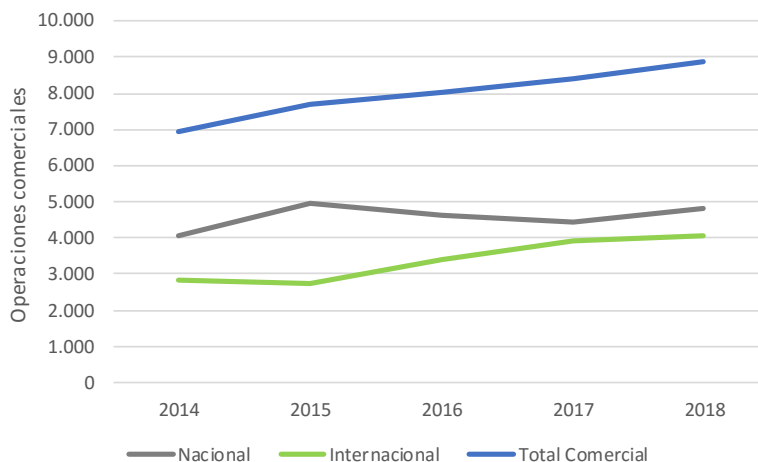


En cuanto al tráfico de aeronaves comerciales, en la Tabla 2.17 y en el Gráfico 2.4 se puede observar que, por regla general, la tendencia ha sido creciente. Respecto a los segmentos, el tráfico nacional ha supuesto la mayor parte de las operaciones del aeropuerto a lo largo del periodo de estudio. En cuanto al internacional, cabe destacar el crecimiento sufrido por este segmento en los últimos años, en los que se aproxima al tráfico nacional hasta casi igualarse con este.

Tabla 2.17.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves nacionales e internacionales

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2014	4.065	11,40%	2.858	-6,66%	6.923	3,16%
2015	4.954	21,87%	2.747	-3,88%	<b>7.701</b>	11,24%
2016	4.624	-6,66%	3.402	23,84%	<b>8.026</b>	4,22%
2017	4.462	-3,50%	3.927	15,43%	<b>8.389</b>	4,52%
2018	4.808	7,75%	4.082	3,95%	<b>8.890</b>	5,97%

**Gráfico 2.4.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves nacionales e internacionales, 2014-2018**



En lo que se refiere a rutas, la que registra mayor volumen de tráfico es Jerez-Madrid/Barajas, con 292.782 pasajeros y 2.796 operaciones en 2018, lo que supone un 25,9% y un 31,5% del tráfico de pasajeros y aeronaves comerciales, respectivamente.

La siguiente ruta por volumen de pasajeros y operaciones es Jerez-Barcelona, con 185.839 pasajeros y 1.203 operaciones, que representan el 16,5% y el 13,5% del tráfico de pasajeros y aeronaves comerciales, respectivamente.

La siguiente ruta es Jerez-Dusseldorf, con 111.609 pasajeros (el 9,9% de los pasajeros comerciales de 2018) y 663 (el 7,5% de operaciones comerciales del 2018).

Estos valores se muestran en la Tabla 2.18 y en la Tabla 2.19.

**Tabla 2.18.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por rutas en 2018**

Ruta	Pasajeros	%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	292.782	25,9%
BARCELONA-EL PRAT	185.839	16,5%
DUSSELDORF	111.609	9,9%
FRANKFURT/INTERNACIONAL	85.190	7,6%
LONDRES /STANSTED	573.86	5,1%
HAMBURGO/ FUHLSBUETTEL	54.378	4,8%
MUNICH /FRANZ JOSEF STRAUSS	52.481	4,7%
HANNOVER	51.944	4,6%
STUTTGART/ ECHTERDINGEN	51.732	4,6%
PALMA DE MALLORCA	44.324	3,9%
FRANKFURT /HAHN	30.700	2,7%

Ruta	Pasajeros	%
BILBAO	28.950	2,6%
BRUSELAS	22.882	2,0%
BERLING / TEGEL	13.774	1,2%
COLONIA/BONN	10.552	0,9%
LONDRES/GATWICK	9.055	0,8%
LUXEMBURGO	7.158	0,6%
ZURICH	6.267	0,6%
BERNA / BERP	2.981	0,3%
OTROS	8.339	0,7%
<b>Total comercial</b>	<b>112.8323</b>	<b>100%</b>

Tabla 2.19.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por rutas en 2018

Ruta	Aeronaves	%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	2.796	31,5%
BARCELONA-EL PRAT	1.203	13,5%
DUSSELDORF	663	7,5%
FRANKFURT/INTERNACIONAL	501	5,6%
HANNOVER	339	3,8%
LONDRES /STANSTED	334	3,8%
HAMBURGO/ FUHLSBUETTEL	331	3,7%
MUNICH /FRANZ JOSEF STRAUSS	323	3,6%
PALMA DE MALLORCA	320	3,6%
STUTTGART/ ECHTERDINGEN	305	3,4%
BRUSELAS	248	2,8%
BILBAO	225	2,5%
FRANKFURT /HAHN	198	2,2%
CEUTA / HELIPUERTO	129	1,5%
COLONIA/BONN	108	1,2%
BERLIN / TEGEL	90	1,0%
LUXEMBURGO	60	0,7%
ZURICH	59	0,7%
LONDRES / GATWICK	52	0,6%
BERNA / BERP	44	0,5%
VALENCIA	26	0,3%
OTROS	536	6,0%
<b>Total comercial</b>	<b>8.890</b>	<b>100%</b>

En lo que respecta a las compañías, destacan Iberia con 265.979 pasajeros en 2018 (el 23,6% del tráfico total comercial), Condor Flugdienst con 205.103 pasajeros (el 18,2%), Vueling con 174.808 pasajeros (el 15,5% del tráfico total comercial) y Ryanair con 172.614 pasajeros (el 15,3% del tráfico total comercial). A éstas le sigue TUIFLY GMBH, Langenhagen, con 163.448 pasajeros (el 14,5% del total comercial). Destacan también Eurowings GMBH, Air Nostrum e Easyjet UK LTD, con un 4,3%, 2,3% y un 1,2% respectivamente. La siguiente tabla muestra estos valores:

Tabla 2.20.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por compañías en 2018

Compañía	Pasajeros	%
<b>IBE: IBERIA</b>	265.979	23,6%
<b>CFG: CONDOR FLUGDIENST</b>	205.103	18,2%
<b>VLG: VUELING AIRLINES, S.A.</b>	174.808	15,5%
<b>RYR: RYANAIR DAC</b>	172.614	15,3%
<b>TUI: TUIFLY GMBH, LANGENHAGEN</b>	163.448	14,5%
<b>EWG: EUROWINGS GMBH</b>	48.607	4,3%
<b>ANE: AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO</b>	26.503	2,3%
<b>EZY: EASYJET UK LTD</b>	13.642	1,2%
<b>JAF: TUI FLY (TUI AIRLINES BELGIUM)</b>	12.798	1,1%
<b>BEL: BRUSSELS AIRLINES N.V./S.A.</b>	9.987	0,9%
<b>OTROS</b>	34.834	3,1%
<b>Total comercial</b>	<b>1.128.323</b>	<b>100,0%</b>

En cuanto al tráfico de aeronaves comerciales, la situación en 2018 es muy similar a la de pasajeros con ciertas variaciones. Así, destacan en primer lugar Iberia, con 2.149 operaciones comerciales (un 24,2% del total), Vueling, con 1.197 operaciones comerciales (un 13,5% del total) y Condor Flugdienst, con 1.150 operaciones comerciales (un 12,9% del total). A continuación, se encuentran Ryanair, con 1.023 operaciones comerciales (un 11,5% del total), TUIFLY GMBH, con 992 operaciones comerciales (un 11,2% del total) y Air Nostrum, con 492 operaciones comerciales (un 5,5% del total). La siguiente tabla muestra estos valores:

Tabla 2.21.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por compañías en 2018

Compañía	Operaciones	%
IBE: IBERIA	2.149	24,2%
VLG: VUELING AIRLINES, S.A.	1.197	13,5%
CFG: CONDOR FLUGDIENST	1.150	12,9%
RYR: RYANAIR DAC	1.023	11,5%
TUI: TUIFLY GMBH, LANGENHAGEN	992	11,2%
ANE: AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO	492	5,5%
EWG: EUROWINGS GMBH	364	4,1%
GES: GESTAIR, S.A.	160	1,8%
INR: INAER HELICPTEROS - BABCOCK M	160	1,8%
JAF: JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGI	126	1,4%
EZY: EASYJET UK LTD	89	1,0%
Otros	988	11,1%
<b>Total comercial</b>	<b>8.890</b>	<b>100,0%</b>

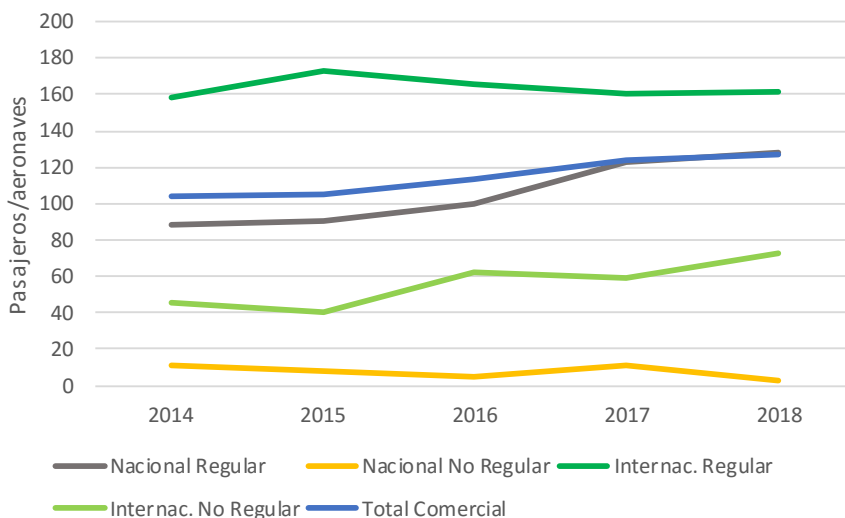
## 5.2 Parámetro Pasajero/Aeronave

En la Tabla 2.22 se recoge el parámetro Pasajero/Aeronave según el tipo de tráfico para los segmentos regulares y no regulares, durante la serie temporal 2014-2018. Estos mismos datos se representan en el Gráfico 2.5.

Tabla 2.22.- Evolución del parámetro Pasajero/ Aeronave

Año	Nacional Regular	Nacional No Regular	Internac. Regular	Internac. No Regular	Total Comercial
2014	88	11	158	46	104
2015	91	8	173	40	105
2016	100	4	166	62	113
2017	123	11	160	60	124
2018	128	3	162	73	127

Gráfico 2.5.- Evolución del parámetro Pasajero/Aeronave



En la tabla y el gráfico anteriores se observa que el parámetro pasajero/aeronave del segmento nacional regular presenta una tendencia creciente en el periodo estudiado, partiendo de 88 pax/avo en el 2014 y llegando a 128 pax/avo en el 2018.

El tráfico total comercial presenta una tendencia estable, con valores entre 104 en 2014 a 127 en 2018.

En cuanto al tráfico internacional regular, presenta también una tendencia estable, con valores en torno a los 160. El crecimiento del factor en 2015 se debe principalmente a que Condor aumentó sus vuelos con B757, disminuyendo la utilización del A320.

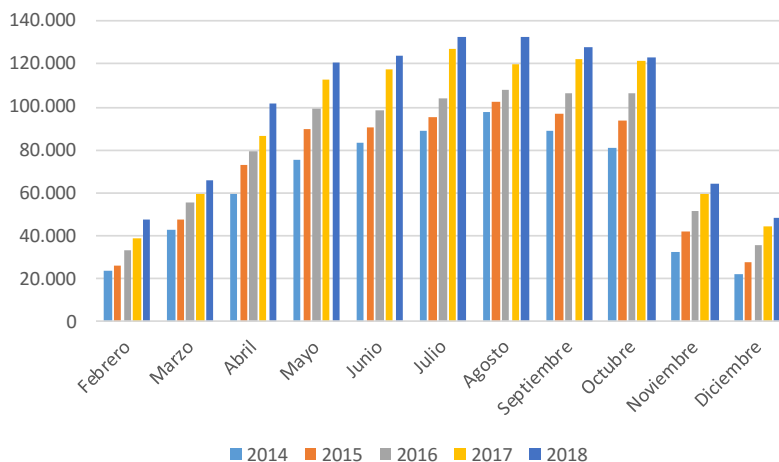
En el caso del tráfico nacional no regular, la tendencia en general es decreciente. Por último, en el tráfico internacional no regular el parámetro pasajero/aeronave ha sufrido oscilaciones, presentando su valor más alto en 2018 con un máximo de 73 y un mínimo de 40 en 2015.

### 5.3 Estacionalidad del tráfico

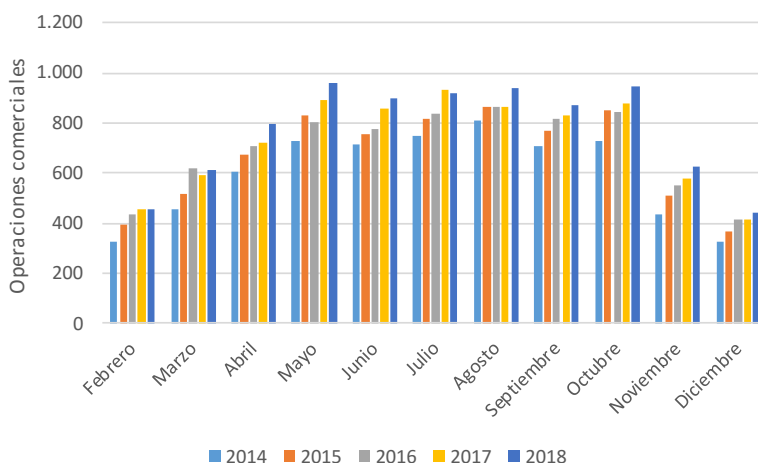
El Gráfico 2.6 y el Gráfico 2.7 muestran el tráfico mensual de pasajeros y aeronaves comerciales, respectivamente, en los años del periodo de estudio. Se puede observar que existe cierta pauta estacional en la demanda de pasajeros comerciales, aunque no de forma tan acusada como en el caso de algunos aeropuertos turísticos españoles. Históricamente, los meses con mayor demanda de tráfico de pasajeros comerciales han sido los meses: mayo, junio, julio, agosto y septiembre. Los meses que registran una menor demanda son enero, febrero, noviembre y diciembre.

En el caso de las aeronaves comerciales la estacionalidad es similar a la del tráfico de pasajeros.

**Gráfico 2.6.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros**



**Gráfico 2.7.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves**



## 5.4 Flota usuaria

Como se observa en la Tabla 2.23, el Boeing B373-800, con 2.011 operaciones (un 22,6% del tráfico de aeronaves comerciales) fue el avión que más operó en el aeropuerto durante el año 2018. Le siguieron el Airbus A319 con 1.885 operaciones (un 21,2% del total comercial) y el A320 con 1.626 operaciones (un 18,3% del total comercial).

Tabla 2.23.- Tráfico comercial de operaciones en 2018 por tipo de aeronave

Tipo de Avión	Operaciones	%
BOEING 737-800 (WINGLETS) PASSENGER	2.011	22,6%
AIRBUS A319	1.885	21,2%
AIRBUS A320 PASSENGER	1.626	18,3%
AIRBUS A320 (SHARKLETS)	881	9,9%
AIRBUS A321 (SHARKLETS)	492	5,5%
BOMBARDIER REGIONAL JET-1000	294	3,3%
CESSNA CITATION	258	2,9%
CANADAIR REGIONAL JET 900	152	1,7%
AGUSTA A109	151	1,7%
BOEING 737-700 (WINGLETS) PASSENGER	110	1,2%
EMBRAER 190	98	1,1%
AIRBUS A321	84	0,9%
BOEING 737-800 (SCIMITAR/WINGLETS) PASSE	76	0,9%
OTRAS	772	8,7%
<b>Total</b>	<b>8.890</b>	<b>100,0%</b>

Las aeronaves que predominan en el aeropuerto corresponden a puestos de estacionamiento tipo VI (A320 y B737). Pese a que en los años 2014 y 2015 se produjo un crecimiento de las aeronaves que requerían un estacionamiento tipo VII (debido al aumento de los Bombardier Regional 1000 y Canadair Regional 900), en los últimos años éstas han vuelto a descender. En el Gráfico 2.8 se muestra la evolución de la flota usuaria del aeropuerto en función del puesto de estacionamiento necesario.

Del mismo modo, en el Gráfico 2.9 se representa la clasificación de las aeronaves según la letra clave de OACI, en el que se observa que prácticamente la totalidad de aeronaves utilizadas corresponden a letra de clave C.

Gráfico 2.8.- Evolución de la distribución de la flota por tipo de puesto de estacionamiento

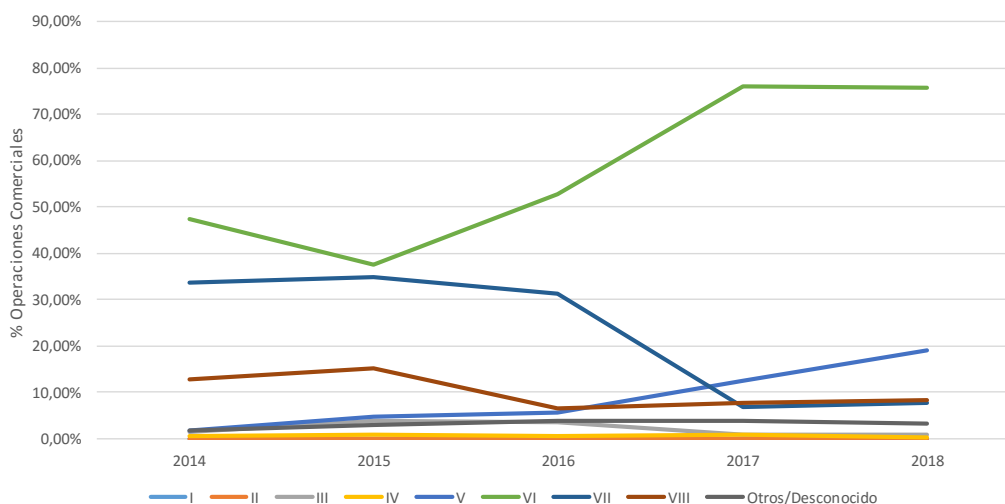
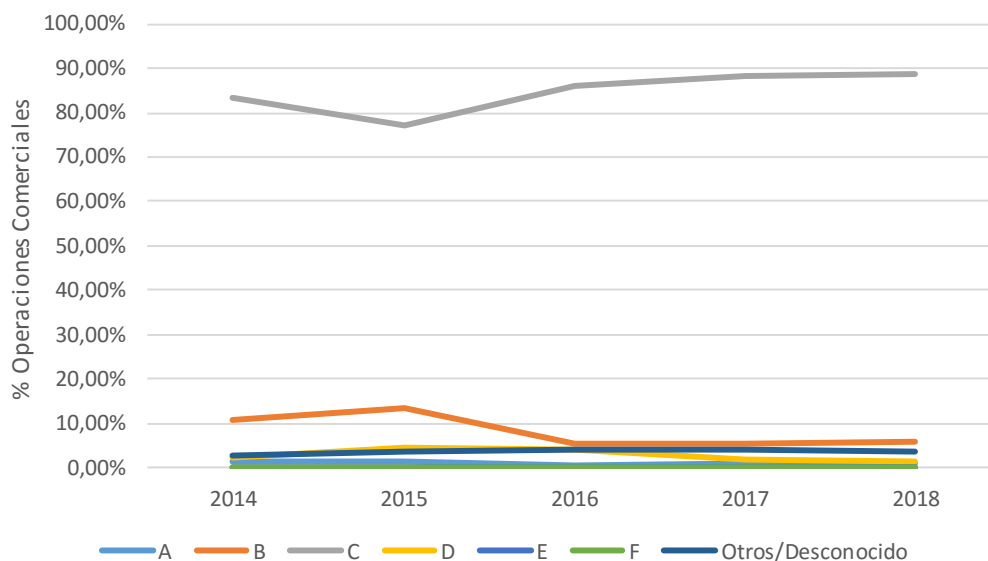




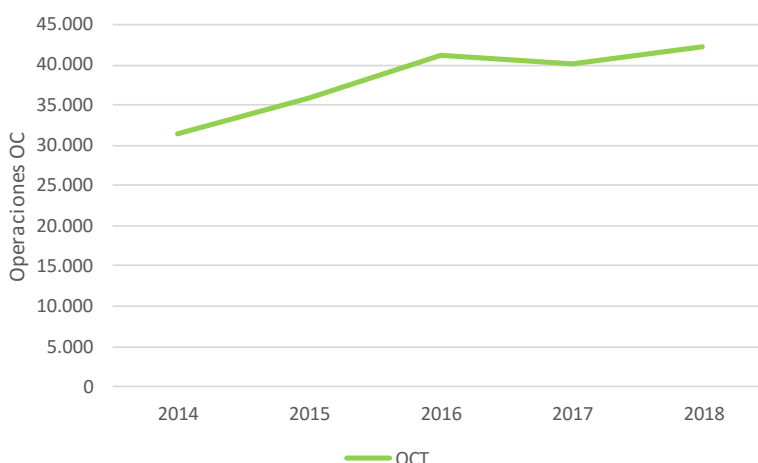
Gráfico 2.9.- Evolución de la distribución de la flota por tipo de aeronave



## 5.5 Tráfico OCT

El Gráfico 2.10 muestra la evolución de las operaciones OCT en el periodo de estudio. Como se puede observar, existe mucha fluctuación, creciendo y decreciendo el número de operaciones de forma alterna. En 2018 se produjo un crecimiento en las operaciones OCT, llegando a representar el 82,6% del total de las operaciones del aeropuerto. El gran número de operaciones de este tipo de tráfico se debe a los vuelos de escuela del Real Aeroclub de Jerez, que representaron el 89,3% de los vuelos OCT, seguido de los vuelos privados que representaron el 7,5% del total de las operaciones OCT en 2018.

Gráfico 2.10.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT



## 5.6 Tráfico en períodos punta y valores de diseño

### 5.6.1 Pasajeros Hora Punta (PHP)

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Se calculan tres parámetros PHP: el total comercial, en llegadas y en salidas.

Para el año 2018 el valor de **PHP** se dio el **26 de agosto a las 9 horas** y supuso un total de **1.421 pasajeros**, el valor de **PHP en llegadas** se dio el **26 de marzo a las 16 horas** y supuso un total de **906 pasajeros** y el valor de **PHP en salidas** se dio el **26 de agosto a las 9 horas** y supuso un total de **984 pasajeros**.

#### 5.6.2 Pasajeros Hora Diseño (PHD)

La Tabla 2.24 recoge los tráficos de pasajeros comerciales punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.24.- Resumen tráficos comerciales de pasajeros punta y de diseño 2018

Año	PHP	PHP <sub>lleg</sub>	PHP <sub>sal</sub>	PHD	PHD <sub>lleg</sub>	PHD <sub>sal</sub>
2018	1.421	906	984	1.006	655	632
Fecha	9h del 26 agosto	16h del 26 de marzo	9h del 26 de agosto	8h del 27 de mayo	15h del 6 de agosto	8h del 5 de agosto

#### 5.6.3 Aeronaves Hora Punta (AHP)

Se define el parámetro *aeronaves hora punta*, en adelante AHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales y OCT) a lo largo de un año.

Para el año 2018 el valor de **AHP** se dio el **9 de noviembre a las 11 horas** y supuso un total de **30 movimientos**.

#### 5.6.4 Aeronaves Hora Diseño (AHD)

En el caso de las aeronaves se define el parámetro de *aeronaves hora de diseño*, AHD, como la hora en la que se produce la punta de aeronaves comerciales.

La Tabla 2.25 recoge los tráficos de aeronaves punta y de diseño correspondientes al año 2018.

Tabla 2.25.- Resumen tráficos comerciales de pasajeros punta y de diseño 2018

Año	AHP	AHD	AHD <sub>lleg</sub>	AHD <sub>sal</sub>
2018	30	9	6	6
Fecha	11h del 9 de noviembre	9 h del 26 de magosto	7 h del 3 de junio	9 h del 26 de agosto

#### 5.6.5 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Pasajeros

Para el desarrollo del *Capítulo 3. Demanda* y del *Capítulo 4. Necesidades* es necesario conocer diferentes relaciones y porcentajes entre los valores calculados hasta ahora, así como la segmentación de algunos de ellos.

En la Tabla 2.26 y en la Tabla 2.28 se recogen los valores de los parámetros PHD y PHP para cada uno de los segmentos de tráfico considerados.

Tabla 2.26.- Distribución de PHD por segmentos en el periodo 2014-2018 (I)

Año	PHD	PHD <sub>NAC</sub>	PHD <sub>UE</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE O</sub> SCHENGEN	PHD NO SCHENGEN
2014	939	572	987	367	81	987	367
2015	858	554	771	525	38	559	525

Año	PHD	PHD <sub>NAC</sub>	PHD <sub>UE</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	PHD <sub>UE O</sub> SCHENGEN	PHD NO SCHENGEN
2016	916	509	767	379	10	916	379
2017	973	501	945	378	3	973	378
2018	1006	544	1006	376	8	1006	376

Tabla 27.- Distribución de PHD por segmentos en el periodo 2015-2018 (II)

Año	PHD	PHD <sub>SAL</sub>	PHD <sub>LLEG</sub>	PHD <sub>SAL SCH</sub>	PHD <sub>SAL NO</sub> SCH	PHD <sub>LLEG</sub> SCH	PHD <sub>LLEG NO</sub> SCH
2015	858	542	554	542	364	554	348
2016	916	558	580	540	358	550	386
2017	973	604	604	604	369	604	372
2018	1006	632	655	623	375	640	363

Tabla 2.28.- Distribución de PHP por segmentos en el periodo 2014-2018

Año	PHP	PHP <sub>NAC</sub>	PHP <sub>UE</sub> SCHENGEN	PHP <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	PHP <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	PHP <sub>UE O</sub> SCHENGEN	PHP NO SCHENGEN
2014	1.434	681	1.305	376	81	1.434	376
2015	1.165	865	1066	532	3	865	532
2016	1.174	722	1031	507	10	1.174	507
2017	1.463	786	1463	580	3	1.463	580
2018	1.421	677	1233	540	8	1.421	540

La Tabla 2.29 muestra el histórico de la relación PHD en salidas y llegadas respecto del total.

Tabla 2.29.- Evolución de la distribución de PHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	PHD	PHD <sub>lleg</sub>	PHD <sub>sal</sub>	PHD <sub>lleg/ PHD</sub> (%)	PHD <sub>sal/ PHD</sub> (%)
2014	939	649	630	69,12%	67,09%
2015	858	554	542	64,57%	63,17%
2016	916	580	558	63,32%	60,92%
2017	973	604	604	62,08%	62,08%
2018	1006	655	632	65,11%	62,82%

Los valores de las relaciones PHD en llegadas con respecto al valor PHD global varían desde un 62,08% hasta un 69,12 %, y en salidas desde un 60,92% hasta un 67,09%. Los promedios de estas relaciones a lo largo del periodo considerado son 64,84% y 63,22%, respectivamente.

Para el cálculo de los valores futuros de los Pasajeros Hora Punta se ha realizado el análisis de la relación de este parámetro con los PHD en los años del periodo de estudio. En la Tabla 2.30 se presentan los valores.

Tabla 2.30.- Evolución de los parámetros PHD, PHP y su relación

Año	PHD	PHP	% PHD/PHP
2014	939	1.434	65,48%
2015	858	1.165	73,65%
2016	916	1.174	78,02%
2017	973	1.463	66,51%
2018	1006	1.421	70,80%

El valor que se utilizará para los cálculos futuros de PHP es la media de la **relación PHD/PHP** en el periodo 2014-2018, es decir 70,9%.

#### 5.6.6 Segmentación y porcentajes de valores punta y de diseño. Aeronaves

Toda la información mostrada anteriormente para pasajeros se incluye ahora para aeronaves.

Tabla 2.31.- Distribución de AHD por segmentos en el periodo 2014-2018 (I)

Año	AHD	AHD <sub>NAC</sub>	AHD <sub>UE SCHENGEN</sub>	AHD <sub>UE NO SCHENGEN</sub>	AHD <sub>NO UE NO SCHENGEN</sub>	AHD <sub>UE O SCHENGEN</sub>	AHD <sub>NO SCHENGEN</sub>
2014	8	5	8	3	1	8	3
2015	7	6	5	3	2	6	3
2016	8	5	7	3	2	8	3
2017	10	6	10	3	2	10	3
2018	9	5	8	3	2	9	3

Tabla 32.- Distribución de AHD por segmentos en el periodo 2015-2018 (II)

Año	AHD	AHD <sub>SAL</sub>	AHD <sub>LLEG</sub>	AHD <sub>SAL SCH</sub>	AHD <sub>SAL NO SCH</sub>	AHD <sub>LLEG SCH</sub>	AHD <sub>LLEG NO SCH</sub>
2015	9	6	6	6	2	6	2
2016	8	7	6	7	2	5	2
2017	10	6	6	6	2	6	2
2018	9	6	6	6	2	6	2

Tabla 2.33.- Distribución de AHP por segmentos en el periodo 2014-2018

Año	AHP	AHP <sub>NAC</sub>	AHP <sub>UE</sub> SCHENGEN	AHP <sub>UE NO</sub> SCHENGEN	AHP <sub>NO UE NO</sub> SCHENGEN	AHP <sub>UE O</sub> SCHENGEN	AHP <sub>NO</sub> SCHENGEN
2014	26	26	8	3	2	8	3
2015	34	32	5	3	13	6	13
2016	32	32	7	3	3		3
2017	26	25	10	3	3		3
2018	30	29	9	3	3		3

Tabla 2.34.- Evolución de la distribución de AHD en salidas y llegadas. Valores y porcentajes

Año	AHD	AHD <sub>leg</sub>	AHD <sub>sal</sub>	AHD <sub>leg</sub> / AHD (%)	AHD <sub>sal</sub> / AHD (%)
2014	8	6	6	75,00%	75,00%
2015	7	6	6	85,71%	85,71%
2016	8	6	7	75,00%	87,50%
2017	10	6	6	60,00%	60,00%
2018	9	6	6	66,67%	66,67%

Los valores de las relaciones AHD en llegadas con respecto al valor AHD global varían desde un 60,00% hasta un 85,71%, y en salidas desde un 60,00% hasta un 85,71%. Los promedios de estas relaciones a lo largo del periodo de estudio considerado son 72,48% y 74,89%, respectivamente.

En la Tabla 2.35 se presenta el histórico de la relación AHD/AHP.

Tabla 2.35.- Evolución de los parámetros AHD, AHP y su relación

Año	AHD	AHP	% AHD/AHP
2014	8	26	30,77%
2015	7	34	20,59%
2016	8	32	25,00%
2017	10	26	38,46%
2018	9	30	30,00%

El valor que se utilizará para los cálculos futuros de AHP es la media de la **relación AHD/AHP** en el periodo 2014-2018, es decir 29,0%.

#### 5.6.7 Tráfico OCT en periodos punta

En el año 2018, el día punta de tráfico de aeronaves OCT se produjo el 9 de noviembre, con un total de 232 operaciones OCT, y el valor correspondiente a la hora punta se produjo el 9 de noviembre, a las 11 horas, con 28 operaciones (25 de Escuela y 3 Privados).

## 5.7 Mercancías

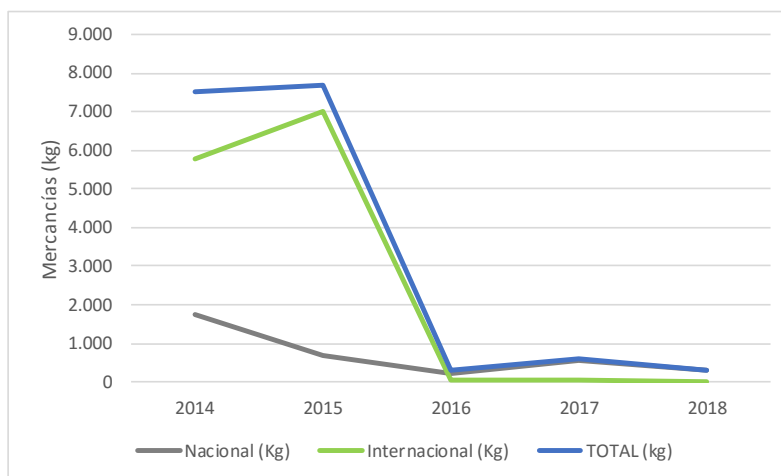
Durante el año 2018 se transportaron un total de 288kg de mercancías en el Aeropuerto de Jerez, de las que el 100% fueron nacionales.

La Tabla 2.36 y el Gráfico 2.11 muestran la evolución del tráfico de mercancías en el periodo 2014-2018. Se puede observar que el tráfico de mercancías total sigue una tendencia similar al tráfico de mercancías internacional, sufriendo un fuerte descenso en el año 2016. Del tráfico de mercancías internacional cabe destacar que en el año 2018 ha sido nulo. En los últimos años casi la totalidad de las mercancías transportadas han sido nacionales.

Tabla 2.36.- Evolución del tráfico de mercancías, segregación nacional/internacional y crecimientos

Año	Nacional (Kg)	Crecimiento (%)	Internacional (Kg)	Crecimiento (%)	TOTAL (kg)	Crecimiento (%)
2014	1.739	256,35%	5.773	48,41%	7.512	71,59%
2015	670	-61,47%	7.004	21,32%	7.674	2,16%
2016	221	-67,01%	62	-99,11%	283	-96,31%
2017	543	145,70%	35	-43,55%	578	104,24%
2018	288	-46,96%	0	-100,00%	288	-50,17%

Gráfico 2.11.- Evolución del tráfico de mercancías



En la Tabla 2.37 se muestra la evolución del parámetro mercancías/aeronave, segmentado en tráfico nacional e internacional.

Tabla 2.37.- Evolución del parámetro Mercancías/Aeronave. Segregación nacional/internacional

Año	Kg/avo nacional	Kg/avo internacional	Kg/avo total
2014	0,4	2,0	1,1
2015	0,1	2,5	1,0
2016	0,0	0,0	0,0
2017	0,1	0,0	0,1
2018	0,1	0,0	0,0

Como se puede observar, la ratio mercancías/aeronave total ha ido disminuyendo hasta niveles muy bajos, siendo nula en el segmento internacional.

## 6 Capacidad del Espacio Aéreo y resumen de las infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.38 se muestran las capacidades tanto de Espacio Aéreo como de Campo de Vuelos, así como un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficies o unidades.

Tabla 2.38.- Capacidad del Espacio Aéreo y resumen de las infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias	
<b>Campo de vuelos</b>	<b>Capacidad</b>
Campo de vuelos	20 ops/h
<b>Plataforma</b>	<b>Actual</b>
Plataforma Av. Comercial	12 puestos
Plataforma Av. General <sup>(1)</sup>	41 puestos <sup>(1)</sup>
<b>Superficie útil o elementos Edificio Terminal</b>	<b>Actual</b>
Vestíbulo de salidas (m <sup>2</sup> )	1.400 <sup>(2)</sup>
Mostradores de facturación (ud)	20 (16 <sup>3</sup> )
Control de seguridad (ud)	4 (1A+1RX)
Control de pasaportes - Salidas (ud)	2 convencionales
Zona de espera y embarque (m <sup>2</sup> )	1.390 <sup>(4)</sup>
Puertas de embarque (ud)	7
Control de pasaportes - Llegadas (ud)	4 convencionales
Hipódromos de recogida de equipaje (ud)	4
Zona de espera y recogida de equipajes(m <sup>2</sup> )	550 <sup>(4)</sup>
Vestíbulo de llegadas (m <sup>2</sup> )	650
<b>Aparcamiento</b>	<b>Actual</b>
Plazas de aparcamiento (ud)	2.246

(1) Además de estos 41 puestos de aviación general hay 5 puestos dedicados a helicópteros.

(2) Incluye la zona de colas de facturación.

(3) Número efectivo de mostradores debido a limitaciones con los pilares del terminal.

(4) No incluye zonas de pasaportes.

(5) Esta superficie no incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipaje. Es una superficie virtual paralela a cada hipódromo, de 3,50 m alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carritos.

Dado que el mayor volumen de operaciones aeroportuarias en la actualidad son tráficos de escuela (instrumentales y visuales), se considera necesario remarcar que un incremento de estos tráficos, para el caso de los instrumentales, podría interferir y limitar el crecimiento previsto de tráfico comercial. En el caso de los tráficos VFR, aunque no se considera que tengan afección a la capacidad, sí podrían dar lugar al establecimiento de ciertas restricciones a su operación.