



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Jerez que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el B.O.E. con fecha 9 de agosto de 2001.

El “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, para su aprobación.

Se puede observar que, en el Aeropuerto de Jerez, durante los últimos diez años el tráfico internacional y nacional se han ido equiparando en cuanto a número de pasajeros. Esto es debido principalmente a una bajada continuada en el número de pasajeros nacionales durante seis años consecutivos, de 2007 a 2013, mientras que el número de pasajeros internacionales se ha mantenido más estable a lo largo del tiempo.

El segmento nacional ha experimentado un fuerte descenso desde 2007 hasta 2013 (en 2013 únicamente se registraron algo más del 30% de los pasajeros de 2007); si bien, en 2017 y 2018 los pasajeros nacionales han experimentado una ligera mejoría.

El segmento internacional ha tenido crecimientos y decrecimientos más moderados que el nacional durante los 5 años de estudio, así ha pasado de transportar más de 640.000 pasajeros en 2006 a poco más de 570.000 pasajeros en 2018.

El tráfico de aeronaves comerciales ha sufrido variaciones a lo largo del periodo analizado; siendo la tendencia, por regla general, 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, aunque en los últimos años este se ha equiparado con el internacional. En cuanto al internacional, cabe destacar el crecimiento sufrido por este segmento en los últimos años, llegando casi a coincidir con el tráfico nacional debido a que este descendió.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 en el año 2020, a escala nacional e internacional, ha ocasionado una fuerte caída en los niveles de tráfico en el aeropuerto, el desarrollo del Plan Director y las actuaciones que propone no se verán afectadas manteniendo su validez como herramienta de planificación a medio y largo plazo, ya que la ejecución de las determinaciones que se recogen en el mismo están ligadas al cumplimiento de unos determinados niveles de tráfico, y no a horizontes temporales concretos.

En cuestión de rutas las que registran mayor volumen de tráfico son Jerez - Madrid/Barajas con 292.775 pasajeros y 2.796 operaciones en 2018 y 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 tercera ruta sería Jerez-Dusseldorf con 111.425 pasajeros (el 9,9% de los pasajeros comerciales de 2018) y 663 operaciones (el 7,5% de operaciones comerciales del 2018).

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 174.640 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.

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).

Realizando un análisis de la estacionalidad mensual se puede comprobar 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, septiembre y octubre. Los meses que registran una menor demanda son enero, febrero, noviembre y diciembre.

De la observación de la flota que opera en el aeropuerto se desprende que la aeronave con mayor relevancia a lo largo de estos años es el B737-800, que representa en operaciones un porcentaje del 22,6% durante 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).

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Jerez dispone en la actualidad de una única pista de 2.300 m de longitud, 45 m de anchura y de orientación 02-20. Cuenta con una franja de 2.420 m x 300 m. La pista dispone para ambas cabeceras de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), la correspondiente a la pista 02 de dimensiones 213x150 m y la de la otra pista de dimensiones 240x150 m.

El campo de vuelos tiene cuatro calles de salida, de las cuales tres son perpendiculares al eje de pista y una calle de rodaje paralela que conecta las dos cabeceras.

Analizando los resultados extraídos del estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Jerez*, DOSC--10-DTC-484-1.0, de fecha 01/11/2010, se obtiene que el campo de vuelos tiene un Rendimiento Máximo de Pista (RMP) de 24 ops/hora operando por la pista 20 y de 12 ops/hora operando por la pista 02.

El aeropuerto dispone de tres plataformas de estacionamiento de aeronaves, denominadas A1, A2 y A3. La plataforma A1 está dedicada exclusivamente a la aviación comercial y las otras dos a aviación general. A1 cuenta con 17 puestos de estacionamiento, (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. La plataforma A2, ubicada en la zona sur, dispone de 25 posiciones de las que 21 pueden usarse simultáneamente. La plataforma A3 es de uso exclusivo de la escuela de pilotos, cuenta con 20 puestos de estacionamiento.

Existe un puesto de estacionamiento aislado específico.

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) destinado a la sala de llegadas, el módulo central al vestíbulo de salidas y zona de facturación y el de la derecha a la zona de salidas.

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.

En la planta alta se ubican un restaurante y las dependencias correspondientes al Bloque Técnico.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Jerez se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 1.953.100 pasajeros comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 1.230 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 60.650 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 1.959.800.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto la capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves se plantean las siguientes actuaciones:

- En el Campo de vuelos está previsto realizar las siguientes actuaciones:
 - Ampliación de la pista en 900 m de longitud por la cabecera 20, tal y como se ha descrito en la alternativa 2.
 - Extensión de la calle de rodaje paralela para dar acceso a la nueva cabecera.
 - Ejecución de sobreancho en el entronque del vial de acceso del SSEI con la pista para mejorar los tiempos de respuesta en caso de emergencia.
 - Desplazamiento del GP y DME de la pista 20 de manera coherente su ampliación a una única posición.
 - Construcción de una nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20.

En el Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

- En la Zona de Pasajeros se realizarán las siguientes actuaciones:
 - Ampliación hacia el norte la superficie del aparcamiento destinado a autobuses, lo que supondrá 10 nuevas plazas.
 - Añadir una ventanilla adicional en los puestos de control de pasaportes de salidas existentes para convertirlos en dobles.
- En la Zona de Servicios se llevará a cabo el traslado del centro de emisores del Ejército del Aire, a una ubicación pendiente de acordar.
- En la Zona de Aviación General se realizarán las siguientes actuaciones:
 - Construcción de un Edificio de Aviación General en la parcela ocupada por el antiguo SSEI que está en desuso.
 - Demolición Antiguo SSEI.

En el Plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario, se detallan las nuevas áreas, que quedan definidas al llevar a cabo todas estas actuaciones.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO