

# 0

## Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

## RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Melilla que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de julio de 2001, publicada en el BOE con fecha 13 de julio 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.

El Aeropuerto de Melilla es un aeropuerto en el que la estructura del tráfico no ha experimentado grandes variaciones en los últimos años. La gran mayoría del tráfico del aeropuerto es comercial con porcentajes superiores al 95% en todos los últimos 10 años.

El tráfico comercial de pasajeros ha experimentado un continuo crecimiento hasta llegar a su máximo histórico en 2007. Durante los años posteriores se ha producido un descenso en el número de pasajeros hasta alcanzar un mínimo en el año 2011. A partir de entonces y salvo la caída del año 2013 el tráfico comercial de pasajeros ha mantenido una tendencia creciente.

El tráfico nacional, con cuotas próximas al 100%, constituye la base del tráfico comercial del aeropuerto. Por tanto, los principales destinos son nacionales con Madrid/Barajas, Málaga, Almería y Granada como destinos principales. De todos ellos, entre las rutas a Málaga y Madrid/Barajas transportaron el 90% de los pasajeros comerciales de 2015.

En lo que respecta al tráfico de aeronaves, la aportación del tráfico comercial al total del aeropuerto también es predominante, aunque en este caso, la cuota de otras clases de tráfico oscila entre el 4% y el 9% en la última década.

Desde el punto de vista de las compañías, la compañía que más pasajeros aporta al tráfico comercial de pasajeros es Air Nostrum que en 2015 aportó el 85% de los pasajeros comerciales. De las restantes compañías es destacable Air Europa, que en 2015 se sitúa en segunda posición con una cuota del 15%.

En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipo VIII, con el ATR-72 como modelo de aeronave más empleada.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Melilla dispone de una pista, 15-33, de 1.433 x 45 m y dos calles de salida de pista, una que da acceso a la plataforma militar y otra que comunica la pista con la plataforma destinada al tráfico civil.

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves civiles se distribuyen 10 puestos de aviación comercial (uno de ellos destinado a helicópteros) de los cuales como máximo 5 pueden utilizarse de manera simultánea. La plataforma cuenta también con 3 puestos de estacionamiento para aeronaves de aviación general en su extremo noroeste.

El Aeropuerto de Melilla cuenta con un Edificio Terminal de planta rectangular para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes, que consta de una única planta. Entre otros, cuenta con 6 mostradores de facturación, 2 controles de seguridad, 1 control de pasaportes, 3 puertas de embarque y 2 hipódromos de recogida de equipajes.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Melilla se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 487.120 pasajeros comerciales y 11.630 operaciones comerciales.

Estos valores de tráfico anual se corresponden en este caso con unos valores de diseño de 315 pasajeros por hora y 9 aeronaves por hora.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 12.130 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 493.400.

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

Las actuaciones propuestas en el subsistema de movimiento de aeronaves tienen por objeto poder implantar maniobras instrumentales en este aeropuerto. Para ello se propone adecuar el ancho de la franja hasta los 75 m a cada lado del eje de pista, ampliar la RESA de la cabecera 15 e instalar un sistema sencillo de iluminación de aproximación para aterrizajes por la pista 33.

En el subsistema de actividades aeroportuarias y con el fin de independizar los accesos a la parcela militar se reubicará el control de acceso al lado aire y se establecerá un nuevo vallado de separación lado tierra – lado aire. De acuerdo con la reordenación anterior, será necesario ejecutar un nuevo tramo de vial de servicio. Además, se reubicarán las instalaciones de combustible.

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