



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EIA 0003/100

2. Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno



Contenidos

2. Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno.....	2.1
2.1. Generalidades	2.5
2.2. Meteorología.....	2.8
2.2.1. Análisis eólico	2.8
2.2.2. Análisis pluviométrico	2.11
2.2.3. Análisis termométrico y barométrico	2.13
2.2.4. Análisis de visibilidad.....	2.16
2.3. Estado Actual del Aeropuerto	2.18
2.3.1. Introducción	2.18
2.3.2. Subsistema de movimiento de aeronaves	2.19
2.3.3. Subsistema de actividades aeroportuarias	2.23
2.3.4. Consumos energéticos y de agua	2.34
2.4. Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo	2.36
2.4.1. Introducción	2.36
2.4.2. Rutas de sobrevuelo.....	2.36
2.4.3. Rutas de llegada.....	2.36
2.4.4. Aproximación final al aeropuerto	2.37
2.4.5. Procedimientos reglamentarios de salida	2.37
2.5. Infraestructuras de acceso	2.38
2.5.1. Situación actual	2.38



<i>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</i>	Código EAD 003.100
<p>2.6. Situación de partida 2.41</p> <p>2.6.1. Subsistema de movimiento de aeronaves 2.41</p> <p>2.7. Análisis del Tráfico 2.43</p> <p>2.7.1. Valores anuales 2.43</p> <p>2.7.2. Tráfico de Aeronaves Otras Clases de Tráfico 2.63</p> <p>2.7.3. Tráfico en periodos punta 2.66</p> <p>2.7.4. Mercancías 2.68</p> <p>2.7.5. Caracterización del aeropuerto 2.68</p> <p>2.8. Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias 2.70</p> <p>2.8.1. Espacio Aéreo 2.70</p> <p>2.8.2. Subsistema de movimiento de aeronaves 2.71</p> <p>2.8.3. Subsistema de actividades aeroportuarias 2.72</p> <p>2.8.4. Infraestructuras de acceso 2.74</p> <p>2.9. Resumen 2.75</p>	
I.MEMORIA. Cap.2.- Situación Actual del Aeropuerto y su entorno	Página 2.3



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

2.1. Generalidades

El Aeropuerto de Córdoba se encuentra situado a 6 km al sudoeste de Córdoba, capital de la provincia Andaluza del mismo nombre.

La Comunidad Autónoma de Andalucía se encuentra situada en el extremo suroccidental de Europa, limitando al sur con el estrecho de Gibraltar y el mar Mediterráneo, y al oeste con Portugal y el océano Atlántico. Dentro de España, limita al norte con Extremadura y Castilla-La Mancha y al este con la Región de Murcia.

Ilustración 2.1.- Comunidad Autónoma de Andalucía



Córdoba es una de las ocho provincias que forman la Comunidad Autónoma de Andalucía. Posee una extensión superficial de 13.723,20 km² (el 2,7% de la superficie española), lo que la convierte en la segunda provincia más grande de Andalucía y la decimotercera de España.

La provincia de Córdoba limita al norte con Badajoz y Ciudad Real, al este con Jaén, al sur con Granada y Málaga y al oeste con Sevilla y Badajoz.

El río Guadalquivir atraviesa su territorio de Este a Oeste y la divide en dos regiones casi simétricas. La zona situada al norte del río comprende la región montañosa de Sierra Morena y una



zona mesetaria que se extiende hasta el Guadalquivir. Esta parte se dedica principalmente a la ganadería extensiva.

Las tierras al sur del río comprenden la Campiña, que se extiende por el sudoeste hacia Sevilla. En la parte más meridional de la provincia se sitúa la zona de la Penibética, donde se encuentran cultivos de vid y de olivar.

La provincia de Córdoba está salpicada de espacios naturales de extraordinario valor ecológico, entre los que se pueden citar los parques naturales de las Sierras de Cardeña y Montoso, Sierra de Hornachuelos y Sierras Subbéticas.

Asimismo dos de las ciudades más importantes de la Andalucía barroca están en Córdoba: se trata de Priego y Lucena, cuyas iglesias y sagrarios resumen los postulados arquitectónicos del arte de los siglos XVII y XVIII.

Enclavada en un rincón de la sierra Subbética, Zuheros es una de las villas más coloristas y populares del sur peninsular, al igual que Montoro, cuyo caserío está abrazado por las aguas que el Guadalquivir dibuja en sus múltiples meandros. Almodóvar del Río, próximo al Parque Natural de la Sierra de Hornachuelos, posee uno de los castillos más admirados de Andalucía.

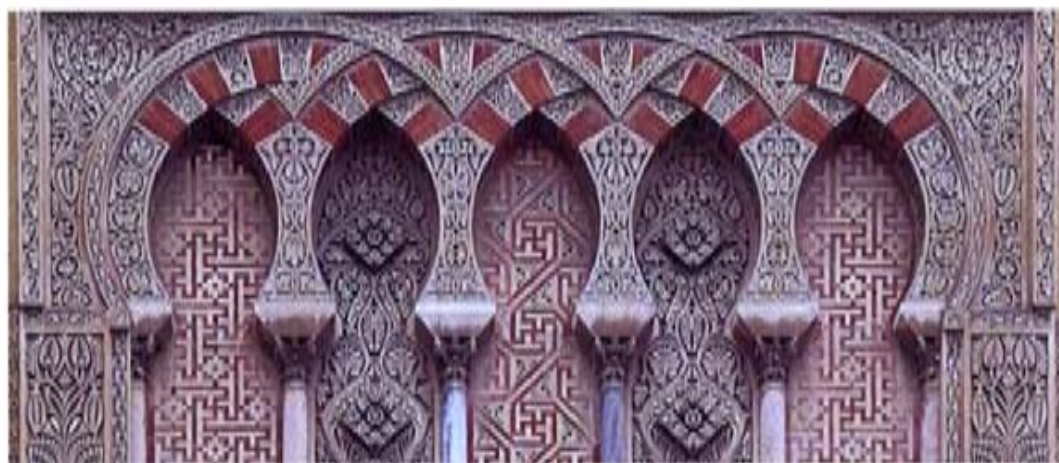
Córdoba capital es una ciudad con un ingente legado cultural y monumental. Su situación estratégica, cercana al río Guadalquivir y la herencia de los distintos pueblos la han convertido en un lugar privilegiado. Es una de las capitales españolas más visitadas por los turistas, debido en parte a su portentoso legado histórico y patrimonial.

En 1994, la UNESCO reconoció la importancia universal de los bienes históricos cordobeses, ampliando el título de Patrimonio de la Humanidad no sólo a la Mezquita - Catedral sino a su casco antiguo.

Ilustración 2.2.- Mezquita - Catedral de Córdoba



Ilustración 2.3.- Mezquita - Catedral de Córdoba



Como ya se ha mencionado anteriormente, el Aeropuerto de Córdoba se encuentra a 6 km del centro urbano de la ciudad de Córdoba. Su situación, tanto en el ámbito regional, nacional y europeo se muestra en los planos 1 y 2 de este Plan Director.



2.2. Meteorología

2.2.1. Análisis eólico

A continuación, se analiza el coeficiente de utilización de la pista del Aeropuerto de Córdoba, primero según direcciones y atendiendo únicamente a las limitaciones impuestas por la componente transversal del viento y, posteriormente, disgregando los dos sentidos de cada una de ellas, contemplando además una limitación por viento en cola. La limitación del porcentaje de utilización de las pistas debida al viento se produce por una componente transversal excesiva o por una componente en cola excesiva.

Según establecen las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo, es recomendable que el número y la orientación de las pistas de un aeródromo sea tal que el coeficiente de utilización del aeródromo no sea inferior al 95% para los aviones a los que está destinado a servir.

Para realizar este análisis eólico, se dispone de los datos meteorológicos de viento recogidos por la Agencia Estatal de Meteorología en el observatorio del propio Aeropuerto de Córdoba. Estas mediciones corresponden al período de once años comprendido entre 1997 y 2007, y su resumen en proporción de ocasiones en que se presenta cada viento se recoge en la Tabla 2.1.

Con esos datos se genera la rosa de los vientos reinantes en el aeródromo, donde cada radio representa la dirección del viento y los círculos concéntricos el porcentaje relativo de aparición.

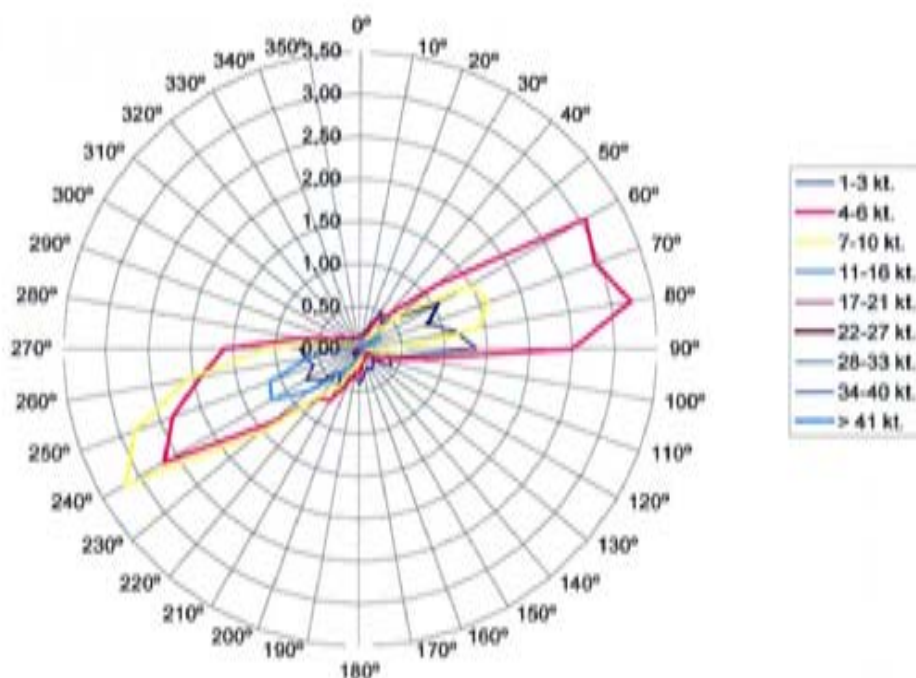


Tabla 2.1.- Porcentaje de velocidad y dirección de vientos. Período 1997-2007

Dirección del viento	Velocidad del viento										
	Calma	1-3kt	4-6 kt	7-10 kt	11-16 kt	17-21 kt	22-27 kt	28-33 kt	34-40 kt	> 41 kt	Total
Calma	11,69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,69
0°	-	0,16	0,09	0,06	0,02	-	-	-	-	-	0,33
10°	-	0,18	0,12	0,05	0,02	0,00	-	-	-	-	0,37
20°	-	0,27	0,20	0,07	0,03	0,01	-	-	-	-	0,58
30°	-	0,51	0,40	0,15	0,07	0,01	-	-	-	-	1,14
40°	-	0,39	0,53	0,23	0,04	-	-	-	-	-	1,19
50°	-	0,56	1,17	0,63	0,16	0,00	-	-	-	-	2,52
60°	-	1,06	3,06	1,48	0,28	0,01	-	-	-	-	5,89
70°	-	0,84	2,94	1,60	0,18	0,00	-	-	-	-	5,56
80°	-	1,15	3,23	1,42	0,07	-	-	-	-	0,00	5,87
90°	-	1,37	2,50	0,45	0,02	-	-	-	-	-	4,34
100°	-	0,53	0,67	0,07	0,00	-	-	-	-	-	1,27
110°	-	0,36	0,30	0,02	0,00	-	-	-	-	-	0,68
120°	-	0,43	0,24	0,01	0,01	-	-	-	-	-	0,69
130°	-	0,20	0,07	0,01	-	-	-	-	-	-	0,28
140°	-	0,24	0,11	0,01	0,00	-	-	-	-	-	0,36
150°	-	0,28	0,12	0,02	0,01	-	-	-	-	-	0,43
160°	-	0,24	0,09	0,03	0,02	0,01	-	-	-	-	0,39
170°	-	0,30	0,13	0,05	0,02	0,00	-	-	-	-	0,50
180°	-	0,41	0,32	0,17	0,08	0,01	-	-	-	-	0,99
190°	-	0,34	0,28	0,17	0,07	0,01	0,01	-	-	-	0,88
200°	-	0,35	0,42	0,25	0,11	0,03	0,01	0,00	-	-	1,17
210°	-	0,52	0,70	0,54	0,26	0,11	0,03	0,01	-	-	2,17
220°	-	0,34	0,76	0,70	0,39	0,11	0,03	0,00	-	-	2,33
230°	-	0,56	1,35	1,53	0,78	0,08	0,02	-	-	-	4,32
240°	-	0,74	2,66	3,19	1,20	0,09	0,01	-	-	0,00	7,89
250°	-	0,58	2,36	2,83	1,13	0,03	-	0,00	-	-	6,93
260°	-	0,65	1,91	2,07	0,61	0,02	-	-	-	-	5,26
270°	-	0,72	1,60	1,10	0,30	0,01	0,00	-	-	-	3,73
280°	-	0,36	0,70	0,35	0,11	0,01	-	-	-	-	1,53
290°	-	0,25	0,31	0,17	0,06	0,01	-	-	-	-	0,80
300°	-	0,21	0,28	0,12	0,06	0,01	-	-	-	-	0,68
310°	-	0,11	0,17	0,09	0,05	-	-	-	-	-	0,42
320°	-	0,11	0,14	0,07	0,03	0,00	-	-	-	-	0,35
330°	-	0,15	0,17	0,08	0,04	0,00	-	-	-	-	0,44
340°	-	0,12	0,10	0,05	0,01	0,00	-	-	-	-	0,28
350°	-	0,15	0,08	0,05	0,02	-	-	-	-	-	0,30
Variable	-	14,34	1,06	0,05	-	-	-	-	-	-	15,45
Total	11,69	30,08	31,34	19,94	6,26	0,57	0,11	0,01	0,00	0,00	100,00

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología.

Ilustración 2.4.-Rosas de los vientos de frecuencia según velocidad y dirección. Periodo 1997-2007



Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Para calcular el coeficiente de utilización de la pista se recurre a un método analítico-gráfico, estimando una componente de viento transversal máxima admisible de 10, 13 y 20 nudos. Estas restricciones corresponden a las recomendaciones de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, que se recogen en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.-Limitación por componente transversal de viento para una pista de vuelo

Longitud de campo de referencia	Componente transversal de viento máxima admisible
$L_{ref} < 1.200$ metros	10 nudos
$1.200 \leq L_{ref} < 1.500$ metros	13 nudos
$1.500 \leq L_{ref}$	20 nudos

Fuente: Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo

Del análisis de este gráfico en el caso considerado, con componente transversal de viento de 10, 13 y 20 nudos, con viento en cola de 10 nudos, se obtienen los correspondientes porcentajes de absorción, que aparecen recogidos en la Tabla 2.3, la Tabla 2.4 y la Tabla 2.6, cumpliéndose las recomendaciones de la normativa vigente para las tres limitaciones.



Tabla 2.3.-Porcentajes de absorción. Pistas 03-21. Viento transversal 10 nudos

PISTAS	CALMAS	ABSORCIÓN		TOTAL	
		SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA	SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA
03	11,69	37,85	81,10	49,54	92,79
21	11,69	47,23	84,38	58,92	96,07
03-21	11,69	85,08		96,77	

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Tabla 2.4.-Porcentajes de absorción. Pistas 03-21. Viento transversal 13 nudos

PISTAS	CALMAS	ABSORCIÓN		TOTAL	
		SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA	SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA
03	11,69	38,02	81,82	49,71	93,51
21	11,69	47,90	85,21	59,59	96,9
03-21	11,69	85,92		97,61	

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Tabla 2.5.-Porcentajes de absorción. Pistas 03-21. Viento transversal 20 nudos

PISTAS	CALMAS	ABSORCIÓN		TOTAL	
		SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA	SIN VIENTO EN COLA	CON VIENTO EN COLA
03	11,69	38,1	82,05	49,79	93,74
21	11,69	48,07	85,46	59,76	97,15
03-21	11,69	86,17		97,86	

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

2.2.2. Análisis pluviométrico

En las tablas de las páginas siguientes se muestran los datos pluviométricos para el Aeropuerto de Córdoba. En esta serie de datos se observa que la máxima precipitación se produce principalmente en otoño, durante los meses de octubre, noviembre, diciembre y enero con valores mensuales máximos, siendo la máxima precipitación de un día de 154 mm en noviembre de 1997 y el máximo mensual de 355 mm en diciembre de 1996. Estos datos se incluyen en la Tabla 2.6.



**Tabla 2.6.-Estacionalidad de la intensidad de las precipitaciones en el Aeropuerto de Córdoba.
Periodo 1971-2000.**

Mes	Prec. mensual media (mm)	Prec. mensual máxima (mm)	Prec. mensual mínima (mm)	Prec. diaria máxima (mm)	Fecha prec. diaria máxima (mm)
Enero	64	236	0	58	18/01/1997
Febrero	53	133	0	43	19/02/1992
Marzo	40	153	0	40	12/03/1991
Abril	61	165	0	43	15/04/2000
Mayo	34	119	0	36	17/05/1984
Junio	17	122	0	43	21/06/1992
Julio	3	46	0	21	03/07/1982
Agosto	3	31	0	16	31/08/1983
Septiembre	24	123	0	66	05/09/1991
Octubre	62	228	0	59	11/10/1979
Noviembre	85	307	0	154	02/11/1997
Diciembre	89	355	0	58	11/12/1996

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Como complemento a los datos anteriores, se presenta en la Tabla 2.7 el número de días de precipitación en el mismo periodo. Respecto a la incidencia de otros fenómenos meteorológicos en el aeródromo, se recoge la ocurrencia de los mismos en la Tabla 2.8.

**Tabla 2.7.-Estacionalidad media de las precipitaciones en el Aeropuerto de Córdoba.
Periodo 1971-2000.**

Mes	Nº días prec. apreciable	Nº días prec. ≥ 1 mm	Nº días prec. ≥ 5 mm	Nº días prec. ≥ 10 mm	Nº días prec. ≥ 30 mm
Enero	9	7	4	2	0
Febrero	8	6	3	2	0
Marzo	7	5	3	1	0
Abril	10	8	4	2	0
Mayo	6	5	2	1	0
Junio	3	2	1	1	0
Julio	1	1	0	0	0
Agosto	1	1	0	0	0
Septiembre	3	2	1	1	0
Octubre	7	6	3	2	0
Noviembre	8	6	4	3	1
Diciembre	10	8	5	3	1
TOTAL	73	57	30	18	2

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología



Tabla 2.8.-Número medio de días de ocurrencia de otros fenómenos meteorológicos. Periodo 1971-2000.

Mes	Nieve	Granizo	Tormenta	Niebla	Despejados	Nubosos	Cubiertos
Enero	0	0	0	5	10	13	8
Febrero	0	0	0	4	8	13	7
Marzo	0	0	1	2	9	16	6
Abril	0	0	2	2	6	16	8
Mayo	0	0	2	1	6	18	7
Junio	0	0	2	0	12	15	3
Julio	0	0	1	0	20	10	1
Agosto	0	0	1	0	19	11	1
Septiembre	0	0	1	0	11	17	2
Octubre	0	0	1	2	8	16	7
Noviembre	0	0	1	4	9	14	7
Diciembre	0	0	1	5	9	13	9
TOTAL	0	0	13	25	127	172	66

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

De estos datos, se deduce que el 47,13 % de los días del año son nubosos, el 34,79 % de los días del año son despejados y el 18,08 % son cubiertos. Las tormentas ocurren un 3,56% de las ocasiones a lo largo del año, mientras que la niebla el 6,85%. No ha nevado ni granizado en ninguna ocasión.

2.2.3. Análisis termométrico y barométrico

La Tabla 2.9 muestra el resumen de 30 años de mediciones de la media de las temperaturas máximas, mínimas y medias diarias, por meses. De ella se extrae la temperatura de referencia del aeropuerto. Además, se muestran las presiones medias diarias, también por mes, referidas al mismo período.



Tabla 2.9.-Temperaturas (°C) y presiones medias (hPa) en el Aeropuerto de Córdoba, Periodo 1971-2000.

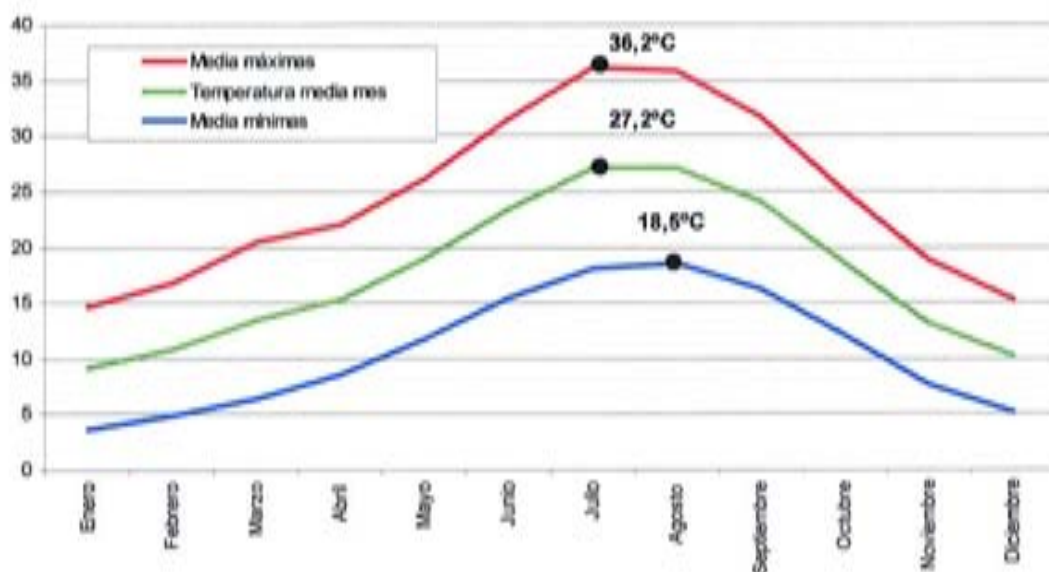
Mes	Temperatura Media Mes	Temperatura Mínima Mes	Temperatura Máxima Mes	Presión Media Mes
Enero	9,20	3,70	14,70	1.010,90
Febrero	10,90	4,90	16,90	1.009,90
Marzo	13,50	6,40	20,50	1.007,30
Abril	15,40	8,60	22,10	1.004,30
Mayo	19,00	11,80	26,20	1.004,20
Junio	23,50	15,50	31,60	1.004,80
Julio	27,20	18,10	36,20	1.004,10
Agosto	27,20	18,50	35,90	1.004,10
Septiembre	24,00	16,20	31,70	1.005,40
Octubre	18,50	12,10	25,00	1.006,40
Noviembre	13,20	7,60	18,90	1.008,90
Diciembre	10,20	5,20	15,30	1.010,40

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

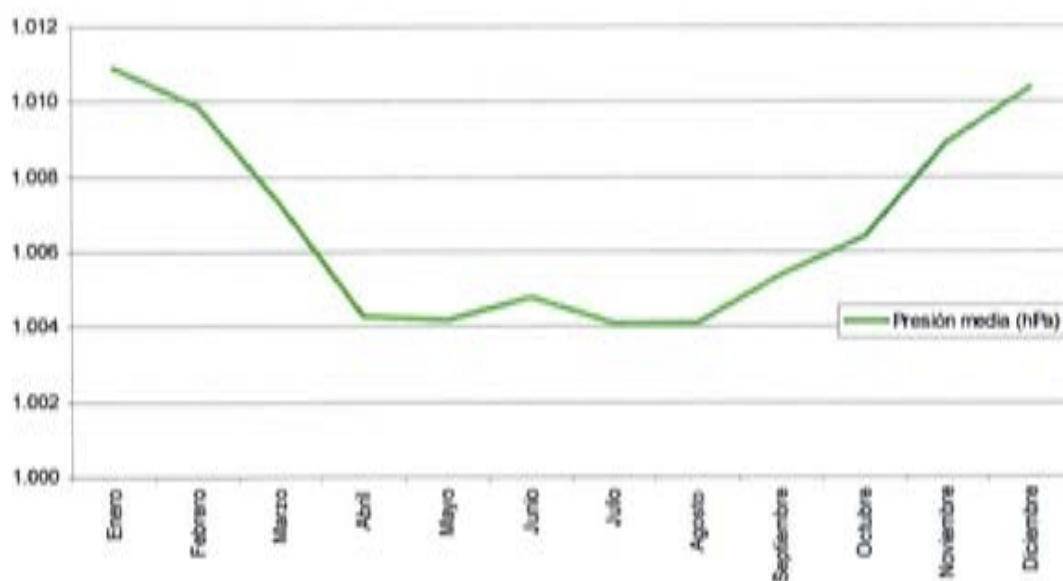
Por tanto la **temperatura de referencia del aeródromo**, definida como la media de las máximas del mes más caluroso del año (el de mayor temperatura media), es de 36,2 °C y corresponde al mes de julio.



**Gráfico 2.1.- Temperaturas mínima, media y máxima en el Aeropuerto de Córdoba.
Periodo 1971-2000**



**Gráfico 2.2.- Presión media en el Aeropuerto de Córdoba.
Periodo 1971-2000**





2.2.4. Análisis de visibilidad

A partir de los datos proporcionados por la Agencial Estatal de Meteorología se ha elaborado la Tabla 2.10, la cual muestra los porcentajes de visibilidad para cada mes del período comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 1 de diciembre de 2007.

Cabe destacar que para cada día del período anteriormente citado, se dispone de tres datos de visibilidad que corresponden a datos tomados a las 7:00, a las 13:00 y a las 18:00 horas de cada uno de los días considerados.

Los datos que se muestran en la Tabla 2.10 corresponden a aquellos obtenidos a las 7:00, ya que estos son los datos que ofrecen la situación más restrictiva en lo que respecta a visibilidad.



Tabla 2.10.-Visibilidad (m)

Mes	Visibilidad (m)															
	0-199	200-300	300-399	400-499	500-599	600-799	800-999	1.000-1.199	1.200-1.599	1.600-1.999	2.000-2.499	2.500-2.999	3.000-3.999	4.000-5.999	6.000-7.999	>= 8.000
Enero	2,05	1,47	0,29	0,59	0,88	0,29	0,29	0,00	1,17	0,59	1,76	0,00	1,17	7,04	6,45	75,96
Febrero	0,97	0,32	1,94	0,32	0,97	0,65	0,65	0,65	1,29	0,00	3,23	0,97	4,52	10,32	4,84	68,40
Marzo	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,29	0,00	2,35	0,00	1,76	0,59	1,47	9,09	7,62	76,54
Abril	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,30	0,00	1,21	0,00	2,12	10,30	3,64	82,13
Mayo	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,29	0,00	0,00	0,88	0,88	0,00	0,00	2,64	9,68	8,21	77,13
Junio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,00	5,76	2,73	90,90
Julio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,59	0,29	0,29	6,45	2,93	89,45
Agosto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,59	0,00	1,17	5,57	2,05	90,62
Septiembre	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,00	0,91	0,00	0,91	10,00	7,27	90,61
Octubre	0,59	0,29	0,00	0,00	0,29	0,00	0,59	0,00	0,59	0,00	1,47	0,00	3,81	7,62	5,87	78,88
Noviembre	1,82	0,61	1,22	0,00	0,30	0,61	1,22	0,30	0,61	0,00	0,30	0,30	3,04	5,17	6,38	78,12
Diciembre	1,29	0,64	1,93	0,00	0,32	0,32	1,93	0,64	3,22	0,00	2,25	0,96	2,25	7,07	4,18	73,00

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología



2.3. Estado Actual del Aeropuerto

2.3.1. Introducción

El Aeropuerto de Córdoba está enclavado en el término municipal de Córdoba. En la Ilustración 2.5 se muestra la situación del aeropuerto en el ámbito de la red de **Aena**. Las coordenadas de los puntos característicos se definen en la Tabla 2.11:

Tabla 2.11.- Puntos característicos del Aeropuerto de Córdoba

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84			Coord. UTM en ED50		
	Latitud	Longitud	H(Alt.Elíp.)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.)
ARP	37° 50' 31,2" N	4° 50' 56,0" W	140,139 m	337.430,325 m	4.190.101,811 m	90 m
Umbral 03	37° 50' 11,6" N	4° 51' 09,6" W	139,280 m	337.084,440 m	4.189.504,879 m	89 m
Umbral 21	37° 50' 50,8" N	4° 50' 42,3" W	140,756 m	337.776,078 m	4.190.698,909 m	90 m

Fuente: **Aena**

Estos mismos puntos aparecen caracterizados en el plano de aeródromo editado en el AIP que se muestra en la Ilustración 2.6.

Ilustración 2.5.- Situación del Aeropuerto de Córdoba en la red de aeropuertos de **Aena**





El Aeropuerto de Córdoba es un aeropuerto visual y su clasificación es la siguiente:

Tipo: Aeropuerto Civil
 Categoría Administrativa: Tercera

El indicativo del aeropuerto es LEBA según OACI y ODB según IATA, y su horario de servicio es de 6:00 a ocaso en verano y de 7:00 a ocaso en invierno (horario *universal* UTC). La hora *local* es superior a ésta última en una hora en invierno y dos en verano.

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 36° C y su elevación de 90 m.

Sus aeropuertos alternativos son Sevilla, Granada y Málaga.

2.3.2. Subsistema de movimiento de aeronaves

2.3.2.1. Campo de vuelos

Dispone de una pista denominada 03-21, con sendas plataformas de viraje que permiten el cambio de sentido de los aviones en cada extremo de la misma. Ambos umbrales disponen de luces de identificación de umbral.

Dispone como puesto de estacionamiento aislado un área no pavimentada situada al norte de la pista junto a la cabecera 21.

2.3.2.1.1. Pista

El aeropuerto dispone de una única pista de 1.380 m de longitud, 45 m de anchura y de orientación 03-21. Sus características más importantes se indican en la Tabla 2.12.

Tabla 2.12.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
03	028.9° GEO	1.380	45	Asfáltico
21	208.9° GEO	1.380	45	Asfáltico

Fuente: Aena

Cuenta con una franja de 1.500x150 metros. La pista dispone en ambas cabeceras de zona libre de obstáculos (CWY) de 60 x 150 m. Por el contrario, según el AIP carece de áreas de seguridad



de extremo de pista (RESA) o de zonas de parada (SWY). Sin embargo, recientemente se ha realizado una actuación para dotar a ambas cabeceras de áreas seguridad de extremo de pista (RESA) de dimensiones de 90x90 metros. En la Tabla 2.13 se incluyen las dimensiones de estas zonas.

Tabla 2.13.- Dimensiones de SWY, CWY, RESA y Franja

Pista	SWY (m)	CWY (m)	RESA (m)	Franja (m)
03	No	60 X 150	90 X 90	1.500 x 150
21	No	60 X 150	90 X 90	1.500 x 150

Fuente: Aena

Según lo anterior, las distancias declaradas son las descritas en la Tabla 2.14.

Tabla 2.14.- Distancias declaradas

Distancias declaradas	CABECERA	
	03	21
TORA (m)	1.380	1.380
ASDA (m)	1.380	1.380
TODA (m)	1.440	1.440
LDA (m)	1.380	1.380

Fuente: Aena

Donde:

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

Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación son dos PAPI, con un ángulo de 3º tanto para la pista 03 como para la pista 21.

En el Aeropuerto de Córdoba no existe en la actualidad servicio de control de tránsito aéreo, por lo que todas las operaciones se realizan bajo reglas de vuelo visual.

La superficie con la que está pavimentada la pista 03-21 es hormigón asfáltico y su resistencia está clasificada como PCN 32/F/C/X/T.



El sistema de señalización de la pista está formado por designadores, umbrales, eje, fajas laterales y zona de toma de contacto. Respecto al sistema de iluminación, está compuesto de luces de identificación de umbral, luces verdes de umbral, luces de borde de pista blancas y luces de extremo de pista rojas.

2.3.2.1.2. Calles de salida y rodaje

Las aeronaves abandonan o acceden a la pista a través de dos calles de rodaje perpendiculares a la pista que se emplean como calles de salidas. Ambas calles son paralelas y permiten el acceso directo a la plataforma.

Dichas calles son de pavimento asfáltico y resistencia PCN 83/F/A/W/T y PCN 20/F/A/W/T respectivamente.

El sistema de señalización de estas calles está formado por señalización de borde y eje. El sistema de iluminación consta de luces de borde.

El plano de aeródromo recogido en el AIP se muestra a continuación.



Ilustración 2.6.- Configuración general recogida en AIP

AIP ESPAÑA

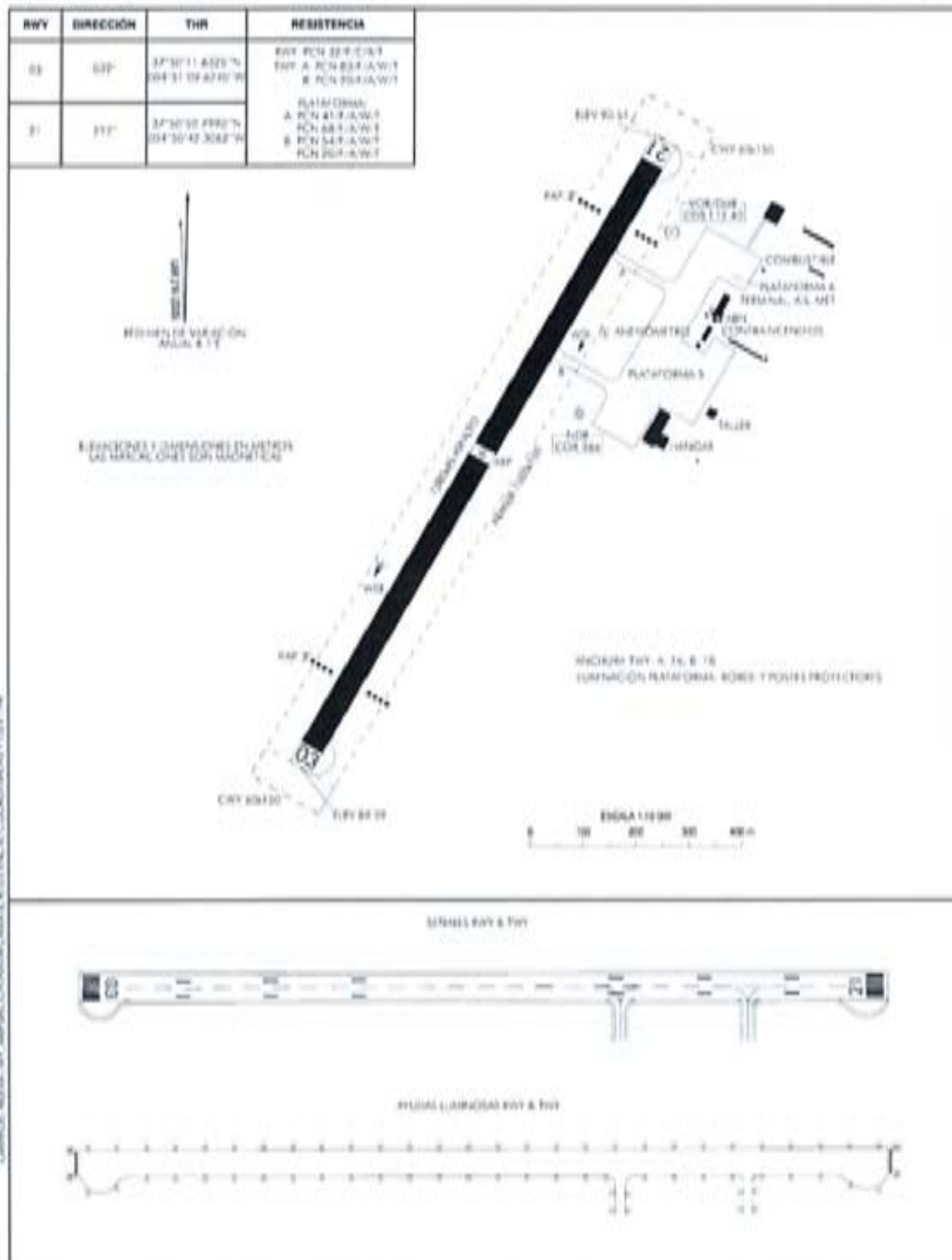
AD 2-LEBA ADC
10-APR-08

PLANO DE AERÓDROMO-OACI

37°50'31"N
004°50'56"W

ELEV 90.51 m

CÓRDOBA



AIS-ESPAÑA

AMDT 169/08

A continuación se muestra una imagen del estado actual.



Ilustración 2.7.- Estado actual del campo de vuelos



2.3.2.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de estacionamiento de aeronaves, según la información recogida en el AIP, está dividida en dos partes; cada una de ellas se dedica a un tipo de tráfico.

La parte comercial (plataforma A) es la zona situada más al Nordeste, frente al Edificio Terminal, y ocupa 9.406 m²; es de forma aproximadamente rectangular; no tiene delimitados ni señalizados los puestos de estacionamiento y debido a esto no se puede especificar el número y tipo de puestos.

La parte dedicada a tráfico general (plataforma B) se encuentra más al Sudoeste que la anterior y cuenta con 21.616 m².

La iluminación de la plataforma A, se efectúa mediante una torre de iluminación compuesta por 6 reflectores. Existen balizas luminosas en el borde de dicha plataforma. No existe iluminación ni balizas luminosas en la plataforma B.

En la plataforma A, existe un indicador de la dirección del viento.

2.3.3. Subsistema de actividades aeroportuarias

2.3.3.1. Zona de Pasajeros

El Aeropuerto de Córdoba dispone de un Edificio Terminal de Pasajeros de tres plantas. En el momento de redacción de este documento, el Aeropuerto de Córdoba está dedicado a tráfico no comercial, mayoritariamente de empresas de tratamiento agrícola, traslado de órganos al hospital



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba	Código EPD003.100
<p>Reina Sofía, vuelos militares, chárter, escuelas de pilotos y fotografía, paracaidismo y otros servicios aéreos. Debido a esto el Edificio Terminal se encuentra en desuso.</p> <p>A pesar de esto, dispone de las instalaciones propias de un Terminal de Pasajeros en el que sería posible el tratamiento de vuelos comerciales.</p> <p>La planta baja se encuentra a nivel de plataforma, y es donde tendrían lugar todas las actividades relacionadas con el pasajero. A continuación se describen estas instalaciones.</p> <p>2.3.3.1.1. Planta baja</p> <p>En esta planta, que tiene 82,8 m de largo por 16 m de ancho, se procesarían tanto las salidas como las llegadas.</p> <p>La zona de salidas está en el lado derecho del edificio, mirando desde el lado tierra, y consta de un vestíbulo de salidas, una oficina de información de Aena, una sala de autoridades, la zona de facturación con un mostrador, un control de seguridad y una pequeña sala de embarque. El acceso de los pasajeros a plataforma se realiza mediante una puerta que se encuentra al mismo nivel de la plataforma, accediendo de ese modo a las aeronaves.</p> <p>Lindando con esta zona, como se aprecia en la Ilustración 2.8, existe una cafetería, y en la zona central, en la fachada Este del edificio, aseos para los pasajeros.</p> <p>La zona de llegadas de pasajeros se compone de un vestíbulo de llegadas y una oficina; no existiendo ningún hipódromo de recogida de equipajes. No hay control de pasaportes ni de aduanas.</p> <p>La parte central del edificio está destinada a albergar salas dedicadas al Departamento de Operaciones y al Servicio de Información de Meteorológica (MET).</p> <p>Como se ha comentado anteriormente, conviene recordar en este punto que estas instalaciones (salvo la oficina ARO y el MET) están actualmente en desuso.</p> <p>A continuación, en la Ilustración 2.8, se muestra un plano de esta planta.</p>	
I.MEMORIA. Cap.2.- Situación Actual del Aeropuerto y su entorno	Página 2.24

Ilustración 2.8.- Planta baja del Edificio Terminal



Y varias imágenes que completan la descripción realizada.

Ilustración 2.9.- Sala de llegadas y oficinas de la zona central



2.3.3.1.2. Plantas primera y segunda

El Aeropuerto dispone de una antigua Torre de Control situada en la segunda planta del Edificio Terminal, con una superficie de 25 m² fuera de uso.

Ligada a esta Torre de Control existen unas oficinas y áreas de descanso, que son las que ocupan la primera planta, con unas dimensiones aproximadas de 145 m².

En resumen, en la Tabla 2.15 se indican las superficies de todas las zonas descritas, desglosadas según tenga o no acceso el pasajero. Análogamente, se subdividen las zonas restringidas a la circulación de pasajeros en áreas técnicas o privadas.

Tabla 2.15.- Superficies del Edificio Terminal

SUPERFICIES (m ²)	Planta baja	Plantas 1ª y 2ª	Total
ZONA DE PASAJEROS	696	-	696
Aseos, escaleras u otras	65	-	65
Áreas de estancia o espera	223	-	223
Vestíbulo de salidas	88	-	88
Recogida de equipajes ¹	61	-	61
Vestíbulo de llegadas	42	-	42
Áreas de espera y embarque	32	-	32
Áreas de paso	268	-	268
Recogida de equipajes ²	132	-	132
Zona de salidas	59	-	59
Control de pasaportes	-	-	-
Zona de llegadas	77	-	77
Áreas comerciales	140	-	140
Concesiones y cías	140	-	140
ÁREAS TÉCNICAS	125	-	125
Patio de carrillos	-	-	-
Equipos	34	-	34
Otras	91	-	91
Área tratamiento de equipajes	-	-	-
ÁREA PRIVADA	214	115	329
Bloque técnico	107	-	107
Dependencias	107	115	222
TOTAL	1.035	115	1.150

- (1) Incluye una superficie virtual para que los pasajeros esperen su equipaje; previsiblemente en esta zona estarían parados y únicamente con el equipaje de mano.
- (2) Área de circulación dentro de la sala de recogida (la separación de esta área y la del vestíbulo de llegadas es imaginaria al no existir separación física alguna en el Aeropuerto). En esta otra zona ya habrían recogido su equipaje y estarían en circulación dirigiéndose hacia la salida.



2.3.3.1.3. Aparcamientos

Se dispone de un número limitado de plazas de aparcamiento públicas (aproximadamente 60) en la zona que rodea la rotonda que está frente al Edificio Terminal; en esta zona estacionan también los vehículos destinados a alquiler.

Ilustración 2.10.- Detalle del aparcamiento frente al Terminal



A su vez, de manera ocasional, los empleados estacionan en una superficie que se encuentra al Nordeste de esta rotonda, esta zona cuenta con unas 20 plazas cubiertas por un techado; cercana a la escuela de paracaidismo.

No existe una zona específica destinada al aparcamiento de taxis al no existir una bolsa. Lo mismo ocurre con los autobuses.

En la Ilustración 2.10 se muestran las plazas descritas en el Aeropuerto de Córdoba.

Tabla 2.16.- Plazas de aparcamiento en el Aeropuerto de Córdoba

Aparcamientos	Plazas
Aparcamiento público	60
Aparcamiento destinado a empleados	20

Fuente: *Aena*

2.3.3.2. Zona de Apoyo a la Aeronave

El aeropuerto dispone de un banco de pruebas situado tras los hangares. Se muestra a continuación:



Ilustración 2.11.- Edificio que alberga el banco de pruebas



Junto al SEI se sitúan un edificio y una caseta modular de la empresa UCO Aviación, dedicadas a escuela de pilotos y simuladores respectivamente.

2.3.3.3. Zona de Servicios

En estas zonas se ubican las dependencias e instalaciones encargadas de facilitar, entre otros, los servicios que a continuación se enumeran: ayudas a la navegación en aproximación y despegue, servicio de control de torre, comunicaciones aire-tierra, coordinación de operaciones, servicio de información aeronáutica, servicio de información meteorológica y control y cobro de tarifas.

Algunos de los servicios proporcionados se describirán a continuación con más detalle.

2.3.3.3.1. Bloque Técnico

Las dependencias relativas al Departamento Técnico-Operativo (Operaciones), se encuentran en la planta baja del Edificio Terminal como ya se ha explicado anteriormente.

Además de estas instalaciones existe un edificio exterior, el Edificio Multiservicio, situado al sur del Edificio Terminal, que consta de dos plantas; la baja con unas dimensiones de 809,5 m² y la primera, menor, que tiene 373 m².

Este edificio alberga locales de uso administrativo, aulas, archivo, sala de juntas, cafetería y oficinas técnicas.



2.3.3.3.2. Torre de Control

El Aeropuerto dispone de una antigua Torre de Control situada en la segunda planta del Edificio Terminal, tal y como se describió en el apartado 2.3.3.1.2. En la actualidad se encuentra fuera de uso.

Ilustración 2.12.- Antigua Torre de Control



2.3.3.3.3. Centro de comunicaciones

Se dispone de un centro de comunicaciones emplazado en la antigua Torre de Control. Asimismo se dispone de un centro de comunicaciones nuevo situado en las proximidades del Edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI).

2.3.3.3.4. Otras ayudas para la navegación y el aterrizaje

En la Tabla 2.17 se muestran otras instalaciones destinadas a las ayudas a la navegación y la aproximación ubicadas en el aeropuerto.

Tabla 2.17.- Otras radioayudas para la navegación y el aterrizaje

Instalación (VAR)	ID	FREQ.	HR	Coordenadas Geográficas en WGS84	Elevación (m)	Observaciones
NDB	COR	366.000 KHz	H24	37°50'45,33N 4°50'48,52" W	90	COV 10 NM
VOR	CDB	112.400 MHz	H24 AD	37°50'45,33" N 4°50'41,94" W	93	
DME	CDB	CH 71X	H24 AD	37°50'45,33" N 4°50'41,94" W	93	

Fuente: *Aena*

2.3.3.3.5. Servicio de Extinción de Incendios

El edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI), está situado a la derecha, mirando desde el lado aire, del Edificio Terminal de Pasajeros, en primera línea de plataforma.

Presta servicio contra-incendios de categoría 2 según AIP.

Ilustración 2.13.- Servicio de Extinción de Incendios



El edificio tiene 524 m² útiles y está desarrollado en una única planta donde se ubican cocheras, sala de estar, gimnasio, aula y aseos.

La dotación del SEI es de 6 bomberos en turnos trialternos (trabajo-libre-libre). Cada día hay dos bomberos de servicio durante todo el horario operativo del aeropuerto. Disponen de dos vehículos autoextintores de 2.500 litros de agua y 250 kg de polvo.

Por otro lado, como instalación de apoyo contra incendios, se dispone de un aljibe de 25 m³ situado al Sudeste de la plataforma de aviación general.

2.3.3.3.6. Zona Vallada

El recinto aeroportuario dispone de un vallado perimetral cerrado que rodea el aeropuerto, de aproximadamente las dimensiones estándar de **Aena**.

2.3.3.4. Zona de Aviación General

No existe un Terminal específico de tratamiento de pasajeros de este tipo de tráfico; sin embargo en el límite sur de la plataforma existen dos hangares y dos almacenes destinados a albergar las actividades propias de aviación general.



2.3.3.4.1. Plataforma de Aviación General

Como se describió el apartado 2.3.2.2, una parte de la plataforma (Plataforma B) está destinada a este tipo de tráfico. Se encuentra al Sudoeste del Terminal; no tiene un número de puestos definidos ni delimitados. A continuación se muestra una ilustración de parte de la plataforma B descrita.

Ilustración 2.14.- Plataforma B



2.3.3.4.2. Edificio Terminal, hangares y talleres

Como se ha explicado anteriormente, el aeropuerto carece de un edificio específico para el tratamiento de pasajeros de aviación general.

Toda actividad relacionada con la aviación general se realiza en dos hangares (construidos en 1972 y 2005 respectivamente) y un almacén situados en primera línea de la plataforma B. A su vez, existe un hangar alquilado a la empresa Trabajos Aéreos Espejo, empleado como almacén y taller. En la Ilustración 2.15 se muestra una imagen de este local. Todos los hangares pertenecen a **Aena**.

Ilustración 2.15.- Hangar de T.A. Espejo



2.3.3.5. Zona de Abastecimiento

2.3.3.5.1. Central Eléctrica

La Central Eléctrica se encuentra al Este del Edificio Multiservicio; dispone de una única planta con una superficie de 267 m². Fue remodelada y ampliada en el año 2005.

La central eléctrica cuenta con los siguientes equipos y sistemas: grupos electrógenos, celdas de transformación, sala de reguladores, baja y media tensión, un almacén, un taller y una oficina.

Además dispone de un depósito enterrado de gasóleo de 3.000 litros y dos depósitos nodriza de 500 litros cada uno.

Ilustración 2.16.- Central Eléctrica



2.3.3.5.2. Suministro de energía eléctrica

La acometida eléctrica se realiza en 25 kV siendo Sevillana de Electricidad del Grupo Endesa quien realiza el suministro. Con los transformadores disponibles en el aeropuerto esta corriente se

convierte a 400 V. Además, en caso de emergencia, el Aeropuerto de Córdoba cuenta con dos grupos electrógenos.

2.3.3.5.3. Abastecimiento de aguas

El aeropuerto se abastece por medio de conexión con la red pública municipal de abastecimiento del Ayuntamiento de Córdoba, estando el punto de captación en el km 5,800 de la carretera del Aeropuerto.

2.3.3.5.4. Abastecimiento de combustibles y lubricantes

El suministro de combustible es responsabilidad de la empresa CLH, cuyas instalaciones están situadas en la esquina Nordeste de la plataforma A.

Los combustibles disponibles son JET A-1 y AVGAS 100 LL, y los lubricantes para aeronaves de tipo W 100 ESSP 100.

El servicio de almacenamiento de combustible para JET A-1 es una unidad en tanque elevado de 20 m³ y una unidad repostadora de 18 m³. Para el abastecimiento de AVGAS 100 LL hay 2 depósitos enterrados de 53 m³ cada uno.

Ilustración 2.17.- Instalaciones del CLH



2.3.3.6. Otras instalaciones

Se dispone de una centralita telefónica; central ERICSSON MD-110/ 10; con capacidad para 32 líneas telefónicas digitales y 72 analógicas.



2.3.3.7. Accesos

El acceso al Aeropuerto desde Córdoba se realiza en la actualidad a través de la N-437; la distancia desde el centro urbano hasta el aeropuerto es de 6 km, siendo el tiempo medio de recorrido de unos doce minutos.

2.3.3.7.1. Viales interiores

Una vez dentro del recinto, el vial se ramifica para proporcionar accesos al aparcamiento público que está enfrente del Edificio Terminal. En ese punto hay una rotonda que permite dar salida por el mismo camino y que también permite el acceso al recinto del Edificio Multiservicio.

A continuación se muestra una ilustración de la rotonda a la que se ha hecho mención.

Ilustración 2.18.- Rotonda de acceso al Aeropuerto de Córdoba



2.3.3.7.2. Camino perimetral y de seguridad

El aeropuerto dispone de un camino perimetral que, prácticamente, sigue el trazado del vallado que conforma su límite aeroportuario. Tiene una anchura de 4 metros y una longitud de 4.000 m.

2.3.4. Consumos energéticos y de agua

Los consumos energéticos y de agua correspondientes al año 2007 se muestran en la Tabla 2.18.



Tabla 2.18.- Consumos energéticos y de agua (datos hasta octubre de 2007 incluido)

Descripción	Consumo
Gasóleo	4.664,49 litros
Vehículos transporte	755,66 litros
Vehículos SEI	1.920,83 litros
Gasóleo B Grupos elect.	1.988 litros
Gasolina	26,70 litros
Vehículos transporte	26,70 litros
Energía eléctrica	381.249 Kwh
Agua (potable y de pozo)	15.890 m³

Fuente: Aena



2.4. Espacios aeronáuticos y servicios de control de tránsito aéreo

2.4.1. Introducción

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

- **Área de Control (Sevilla TMA).** La dependencia que suministra el servicio de control es el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Sevilla (Sevilla ACC), que actúa como delegado del ACC de Madrid.
- **Zona de tránsito de aeródromo (Córdoba ATZ).**

En la actualidad, no se prestan servicios de control de tránsito aéreo para el Aeropuerto de Córdoba.

En las proximidades del Aeropuerto de Córdoba se pueden destacar las siguientes áreas restringidas y peligrosas:

- LER 57 LAGUNA FUENTE DE PIEDRA (MÁLAGA).
- LER 86B BADAJOZ, Sector B.
- LED 125 SIERRA DE GUADALUPE INFERIOR (CÁCERES).
- LED 1 CERRO MURIANO (CÓRDOBA).
- LED 89A ESPACIAL II MORÓN (SEVILLA), Sector A. I.

2.4.2. Rutas de sobrevuelo

Las rutas de sobrevuelo sobre el entorno del Aeropuerto de Córdoba son las que se muestran a continuación, según se correspondan con el espacio aéreo superior o inferior.

- Espacio aéreo superior: UN-864 y UN-747.
- Espacio aéreo inferior: B-42 y R-47.

2.4.3. Rutas de llegada

En el momento de redacción de este documento, no están publicadas en el AIP las rutas de llegada correspondientes al Aeropuerto de Córdoba.



2.4.4. Aproximación final al aeropuerto

En el AIP se halla publicada una carta de aproximación visual en la que se incluyen una serie de comentarios relativos tanto a procedimientos de llegadas como de salidas.

2.4.4.1. Procedimientos instrumentales

En el momento de redacción de este documento, no están publicadas en el AIP las maniobras de aproximación instrumental correspondientes al Aeropuerto de Córdoba.

2.4.5. Procedimientos reglamentarios de salida

En el momento de redacción de estas líneas en el AIP no constan procedimientos de salidas normalizadas por instrumentos (SID). Sí figuran sendos planos de obstáculos de aeródromo para ambas configuraciones de pista: 03 y 21.

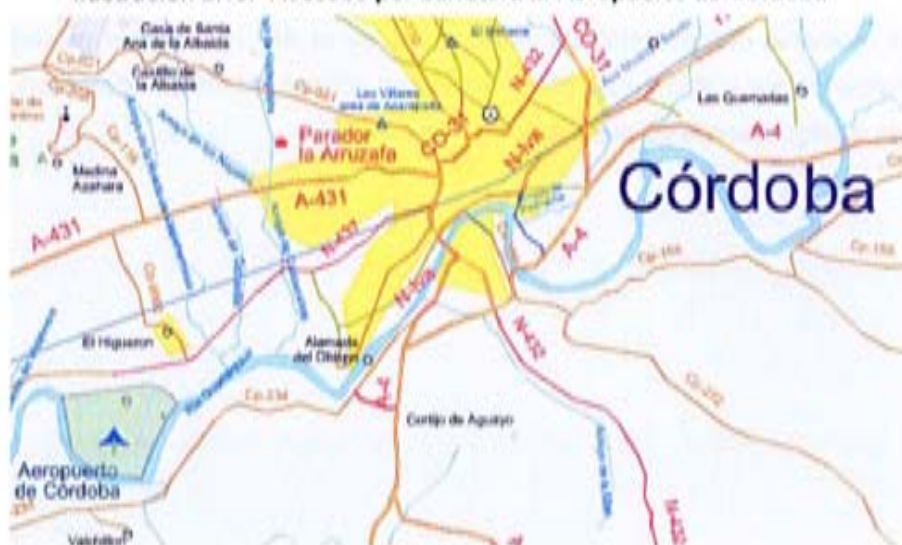
2.5. Infraestructuras de acceso

2.5.1. Situación actual

2.5.1.1. Accesos por carretera

El Aeropuerto de Córdoba está situado a 6 km al Sudoeste de la ciudad de Córdoba, tal y como se puede apreciar en la Ilustración 2.19. El aeropuerto enlaza directamente con la capital mediante la carretera nacional N-437.

Ilustración 2.19.- Accesos por carretera al Aeropuerto de Córdoba



Fuente: Aena

Tal y como se puede observar en la Ilustración 2.19, en las proximidades del aeropuerto se encuentran una serie de vías que configuran una red de carreteras de alta capacidad. Dichas carreteras permiten la conexión entre el Aeropuerto de Córdoba y las localidades más importantes del entorno. Son:

- Autovía A-4: Autovía del sur, antiguamente llamada Autovía de Andalucía, se construyó siguiendo el trazado de la carretera N-IV, que une las ciudades de Madrid, Córdoba, Sevilla y Cádiz entre otras.
- Autovía A-45: Autovía de Málaga, que une las ciudades de Córdoba y Málaga.
- Nacional N-432: Une Córdoba con Granada mediante una vía de un carril por sentido.

2.5.1.2. Accesos por ferrocarril

No existe conexión ferroviaria directa al aeropuerto mediante un servicio de cercanías u otro. En la ilustración 2.20 se muestran las conexiones ferroviarias en las inmediaciones de Córdoba con las que establecer posibles conexiones intermodales, según la *Red Ferroviaria de Interés General* del Ministerio de Fomento (Mayo de 2006).

En Córdoba capital existe una estación de la línea de ferrocarril AVE Madrid – Sevilla, lo que permite una excelente y rápida comunicación con ambas ciudades. Por esta línea también circulan trenes TALGO 200 en dirección a Málaga.

Ilustración 2.20.- Mapa de la red de la RFIG



Fuente: Ministerio de Fomento

Asimismo Córdoba dispone de una nueva línea de Alta Velocidad, que une Córdoba y Málaga. Esta línea permite entre otras:

- Disminución de la distancia de recorrido en 20 km



- Reducción del tiempo de viaje entre ambas ciudades, pasando de 2 horas a 45 minutos.
- Aumento de la seguridad y el confort.
- Incremento de la capacidad y regularidad de los servicios.

2.5.1.3. Accesos por autobús

Existe una línea de autobús, línea O-2, que enlaza el recinto aeroportuario con la ciudad de Córdoba. La parada correspondiente al Aeropuerto de Córdoba está situada en el cruce con la carretera N-437. El horario de esta línea es el siguiente:

- De lunes a sábados, De 6:30 a 22:30, Domingos, de 8:00 a 22:30.
- De lunes a viernes, 15 viajes diarios; sábados, 11 viajes diarios; domingos, 9 viajes diarios.



2.6. Situación de partida

En el apartado 2.3 se ha descrito la situación actual del aeropuerto en el momento de redacción del presente documento; sin embargo, se están llevando a cabo algunas actuaciones que para el momento de la aprobación del Plan Director estarán probablemente terminadas. Es por ello que se introduce este punto en el que se recogen dichas actuaciones, que se añadirán a la situación actual para completar lo que en adelante se denominará situación de partida.

Para el cálculo de capacidad y los análisis posteriores se van a emplear los valores y datos que ofrezca esta situación de partida y serán esos los que se empleen para realizar la comparación en el cálculo de necesidades futuras.

A continuación se describen las actuaciones más relevantes que completan y/o modifican la situación actual.

2.6.1. Subsistema de movimiento de aeronaves

2.6.1.1. Campo de vuelos

Se encuentra en fase de construcción la ampliación de pista que alargará la pista en 270 m por la cabecera 03 y en 400 m por la cabecera 21, de forma que la longitud total de la pista será de 2.050 m. Asimismo se ejecutarán sendas plataformas de viraje en los extremos de pista.

La ampliación de pista conllevará la adecuación y nivelación de la franja asociada a la misma, de dimensiones 2.170 m x 150 m.

Además se adecuarán y nivelarán las nuevas áreas de seguridad de extremo de pista, RESAs. La situada junto a la cabecera 03 tendrá unas dimensiones de 90 x 150 m mientras que la situada junto a la cabecera 21 tendrá unas dimensiones de 195 x 150 m.

Asociada a esta ampliación se instalará un sistema sencillo de aproximación de precisión de Categoría I para la pista 21 de 300 m de longitud.

Por otra parte, la ampliación de la pista obliga a una adecuación de los servicios afectados por la misma como son el sistema de balizamiento, señalización horizontal, etc. Además, se adecuará el trazado del camino perimetral a las nuevas dimensiones de las áreas anteriormente citadas (franja, RESA, etc.), transcurriendo por su exterior, ya que por este vial circulan vehículos de mantenimiento aeroportuario que constituirían objetos potencialmente peligrosos si coincide su presencia con la operación de aeronaves.



Finalmente, la ampliación de la pista por la cabecera 21 obliga a desviar y/o soterrar la carretera de Puesta en Riego o carretera de la Confederación Hidrográfica CH 2.

Ilustración 2.21.- Ampliación de pista





2.7. Análisis del Tráfico

Se analizan a continuación las características y el estado actual del tráfico aéreo en el Aeropuerto de Córdoba, basándose en los datos estadísticos del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías.

Para ello, se observará su evolución en el periodo comprendido entre 2000 y 2007, haciendo una clara distinción según los diferentes tipos de tráfico para el año 2007¹.

Se estudiará la evolución de sus tasas de crecimiento y de su importancia relativa frente al tráfico global del conjunto de todos los aeropuertos españoles, contemplándose también la estacionalidad del tráfico.

En este punto, es necesario informar que el tráfico del Aeropuerto de Córdoba no es parejo al de la mayoría de aeropuertos de la red de **Aena**; ya que la parte comercial no es un servicio regular (como ocurre habitualmente) y a que la mayoría de tráfico que opera es de aviación general como se verá posteriormente al exponer los valores obtenidos del análisis.

Debido a esto en posteriores capítulos de este Plan Director se habla de la apertura del aeropuerto al tráfico comercial, entendiendo tráfico comercial como un servicio regular.

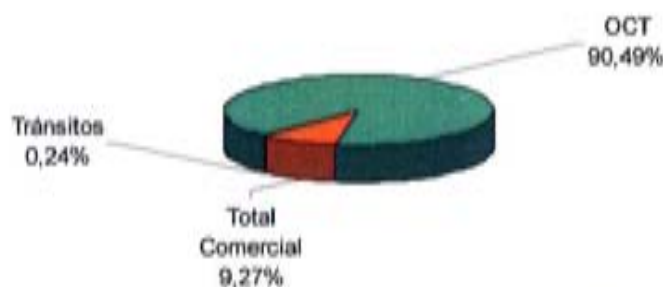
2.7.1. Valores anuales

2.7.1.1. Estructura del Tráfico

Casi la totalidad del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Córdoba (90,49%) es tráfico de otras clases (de aviación general; OCT). El porcentaje de tránsitos de pasajeros durante el 2007 fue del 0,24% y el porcentaje de tráfico comercial fue del 9,27%, tal y como se aprecia en el Gráfico 2.3.

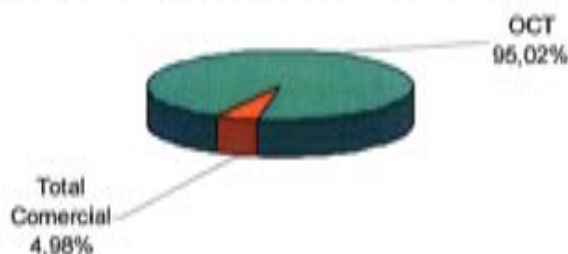
¹ El año 2007 es el año de cierre que se contempla en el presente Plan Director; los datos empleados para este análisis son datos provisionales del ESTOP; descargados con fecha 17 de enero de 2008.

Gráfico 2.3.- Estructura del tráfico de pasajeros 2007



En el caso de aeronaves se contabilizaron, en 2007, un total de 10.886 movimientos, de los cuales el 95,02 % fueron operaciones de OCT y únicamente un 4,98 % correspondieron a movimientos comerciales. Estos valores se aprecian en el Gráfico 2.4.

Gráfico 2.4.- Estructura del tráfico de aeronaves 2007



2.7.1.2. Evolución histórica de la demanda

En la Tabla 2.19 se representa la evolución del tráfico total de pasajeros comerciales dividido en tráfico nacional e internacional, así como el índice de crecimiento de cada uno de ellos.

Para esta clasificación se considera como tráfico internacional todos aquellos vuelos que se realizan desde/ hacia un aeropuerto situado fuera del territorio español.

Tabla 2.19.- Evolución del tráfico comercial nacional, internacional y total de pasajeros

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2000	787	-	16	-	803	-
2001	1.306	65,9%	64	300,0%	1.370	70,6%
2002	1.801	37,9%	26	-59,4%	1.827	33,4%
2003	2.247	24,8%	130	400,0%	2.383	30,4%
2004	2.149	-4,4%	218	67,7%	2.391	0,3%
2005	2.463	14,6%	289	32,6%	2.789	16,6%
2006	1.911	-22,4%	338	17,0%	2.260	-19,0%
2007	1.756	-8,1%	324	-4,1%	2.080	-8,0%

Fuente: Aena

Para un análisis más detallado, tanto el tráfico nacional como el internacional se han segmentado en regular (inexistente en Córdoba), no regular y otros servicios. En la Tabla 2.20 se presentan los valores para estos segmentos desde el año 2000 hasta el año 2007, así como el total de los pasajeros registrados en el aeropuerto durante dicho período.

Tabla 2.20.- Evolución del tráfico de pasajeros

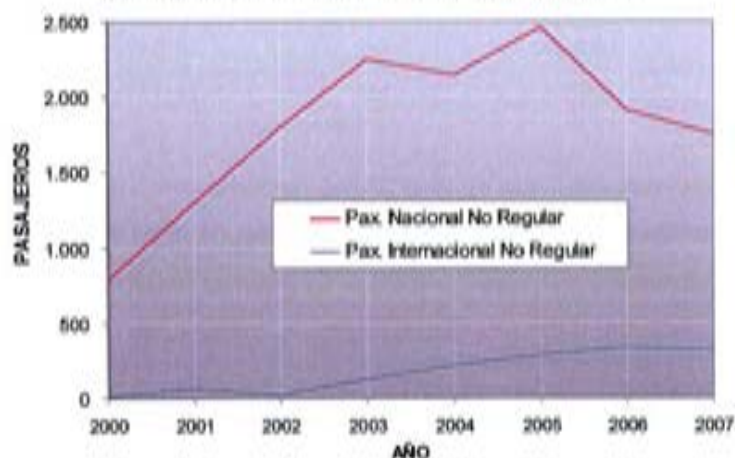
Año	Nacional Regular	Nacional no Reg.	Internac. Regular	Internac. no Reg.	Otros servicios	Total Comercial	Tránsitos	OCT	TOTAL
2000	0	787	0	16	0	803	0	13.952	14.755
2001	0	1.306	0	64	0	1.370	0	16.700	18.070
2002	0	1.801	0	26	0	1.827	0	16.282	18.109
2003	0	2.247	0	130	6	2.383	2	14.404	16.789
2004	0	2.149	0	218	24	2.391	23	16.914	19.328
2005	0	2.463	0	289	37	2.789	111	17.704	20.604
2006	0	1.911	0	338	11	2.260	129	17.168	19.557
2007	0	1.756	0	324	0	2.080	53	20.296	22.429

Fuente: *Aena*

En el Gráfico 2.5 se aprecia el crecimiento de los vuelos nacionales no regulares hasta el año 2003 a partir del cual la evolución ha sido muy inestable.

Con respecto a los pasajeros internacionales no regulares su evolución ha sido progresivamente creciente desde 2002.

Gráfico 2.5.- Evolución del tráfico de pasajeros



En la Tabla 2.21 se puede observar la evolución del índice de crecimiento para todos los segmentos de tráfico analizados, así como para el total de tráfico comercial de pasajeros.



Tabla 2.21.- Evolución del índice de crecimiento interanual del tráfico de pasajeros

Año	Nacional no Reg.	Internac. no Reg.	Total Comercial
2001	65,9%	300,0%	70,6%
2002	37,9%	-59,4%	33,4%
2003	24,8%	400,0%	30,4%
2004	-4,4%	67,7%	0,3%
2005	14,6%	32,6%	16,6%
2006	-22,4%	17,0%	-19,0%
2007	-8,1%	-4,1%	-8,0%

Fuente: *Aena*

Análogamente a como se hace para el tráfico de pasajeros, en la Tabla 2.22 se presenta la evolución del tráfico de aeronaves comerciales segregadas en nacionales e internacionales así como las tasas de crecimiento interanual para el periodo 2000 a 2007.

Tabla 2.22.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves nacional, internacional y total

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	Total Comercial	Crecimiento (%)
2000	187	-	3	-	190	-
2001	371	98,40%	15	400,00%	386	103,16%
2002	529	42,59%	10	-33,33%	539	39,64%
2003	611	15,12%	28	170,00%	639	18,55%
2004	565	-8,21%	38	22,22%	603	-5,63%
2005	604	6,44%	53	33,33%	657	8,96%
2006	504	-15,46%	64	38,64%	568	-13,55%
2007	473	-5,96%	69	13,11%	542	-4,58%

Fuente: *Aena*

Para un análisis más detallado tanto el tráfico nacional como el internacional se han segmentado en regular (inexistente en el Aeropuerto de Córdoba), no regular y otros servicios. En la Tabla 2.23 se presenta la evolución del tráfico comercial de aeronaves para estos segmentos.



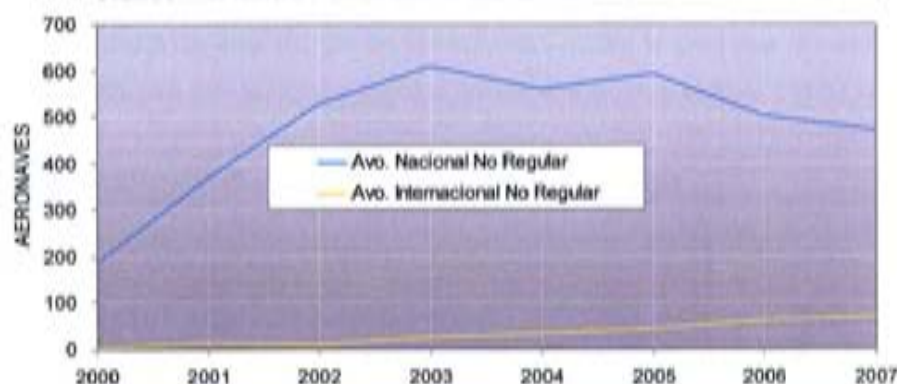
Tabla 2.23.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internac. Regular	Internac. no Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2000	0	187	0	3	0	190
2001	0	371	0	15	0	386
2002	0	529	0	10	0	539
2003	0	609	0	27	3	639
2004	0	559	0	33	11	603
2005	0	595	0	44	18	657
2006	0	503	0	61	4	568
2007	0	473	0	69	0	542

Fuente: Aena

El tráfico comercial nacional no regular de aeronaves es el más importante en el Aeropuerto de Córdoba. Se observa que el crecimiento más progresivo se ha dado en los movimientos internacionales no regulares desde el año 2002.

Gráfico 2.6.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves



En la Tabla 2.24 se presenta la evolución del índice de crecimiento interanual total y por segmento de tráfico para el periodo 2000-2007 respectivamente.

Tabla 2.24.- Evolución del índice de crecimiento

Año	Nacional no Regular	Internacional no Regular	Total Comercial
2001	98,40%	400,00%	103,16%
2002	42,59%	-33,33%	39,64%
2003	15,12%	170,00%	18,55%
2004	-8,21%	22,22%	-5,63%
2005	6,44%	33,33%	8,96%
2006	-15,46%	38,64%	-13,55%
2007	-5,96%	13,11%	-4,58%

Fuente: Aena

2.7.1.3. Evolución del Parámetro pasajero/ aeronave

La Tabla 2.25 recoge la evolución del parámetro Pasajero/ Aeronave, según el tipo de tráfico, para la serie temporal estudiada 2000-2007. Estos mismos datos se representan en el Gráfico 2.7.

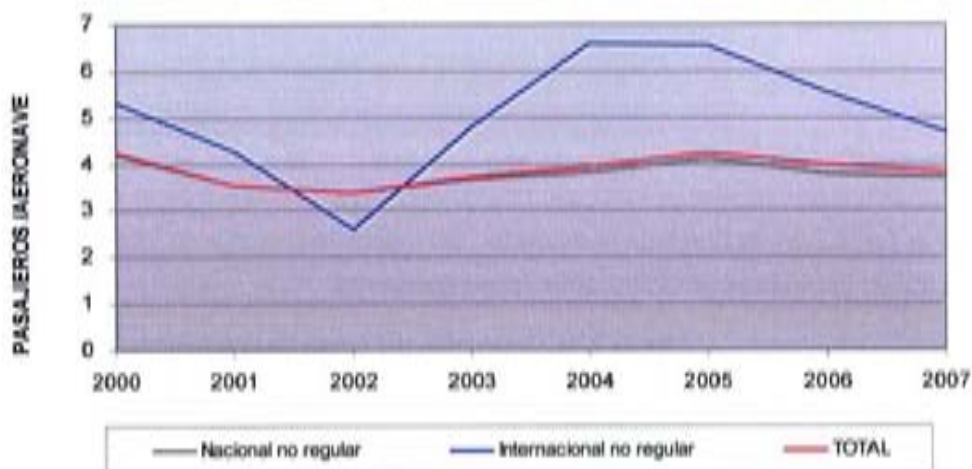
Tabla 2.25.- Evolución del parámetro Pasajero/ Aeronave

Año	Nacional Regular	Nacional no Reg.	Internacional Regular	Internacional No Regular	Total Comercial
2000	0	4	0	5	4
2001	0	4	0	4	4
2002	0	3	0	3	3
2003	0	4	0	5	4
2004	0	4	0	7	4
2005	0	4	0	7	4
2006	0	4	0	6	4
2007	0	4	0	5	4

Fuente: Aena

Se observa, que para el tráfico internacional no regular este parámetro ha variado mucho a lo largo de los años mientras que para el nacional o total presenta una evolución más estable.

Gráfico 2.7.- Evolución del parámetro Pasajero/Aeronave



2.7.1.4. Distribución de pasajeros y aeronaves por tipo de tráfico

En la Tabla 2.26 se presentan los datos de la evolución del tráfico regular y no regular en el Aeropuerto de Córdoba. Como ya se ha comentado anteriormente el regular es inexistente en la actualidad y en el periodo mostrado.



Tabla 2.26.- Evolución del tráfico de pasajeros regular y no regular comercial en el Aeropuerto de Córdoba

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	O.S	% Comercial	Total Comercial
2000	0	0,00%	803	100,00%	0	0,00%	803
2001	0	0,00%	1.370	100,00%	0	0,00%	1.370
2002	0	0,00%	1.827	100,00%	0	0,00%	1.827
2003	0	0,00%	2.377	99,75%	6	0,25%	2.383
2004	0	0,00%	2.367	99,00%	24	1,00%	2.391
2005	0	0,00%	2.752	98,67%	37	1,33%	2.789
2006	0	0,00%	2.249	99,51%	11	0,49%	2.260
2007	0	0,00%	2.080	100,00%	0	0,00%	2.080

Fuente: Aena

Si se segmenta el tráfico del aeropuerto según destinos se observa que el peso del tráfico nacional sobre el total ha ido disminuyendo durante los últimos años. A pesar de esto sigue representando el volumen mayoritario del tráfico del Aeropuerto de Córdoba.

En la Tabla 2.27 se muestran los datos.

Tabla 2.27.- Evolución del tráfico de pasajeros comerciales según destinos en el Aeropuerto de Córdoba

Año	Nacional	% Comercial	UE	% Comercial	No UE	% Comercial	Total Comercial
2000	787	98,01%	10	1,24%	6	0,75%	803
2001	1.306	95,33%	64	4,67%	0	0,00%	1.370
2002	1.801	98,58%	26	1,42%	0	0,00%	1.827
2003	2.250	94,42%	133	5,58%	0	0,00%	2.383
2004	2.163	90,47%	227	9,49%	1	0,04%	2.391
2005	2.477	88,81%	274	9,83%	38	1,36%	2.789
2006	1.914	84,69%	304	13,45%	42	1,86%	2.260
2007	1.756	84,42%	275	13,22%	49	2,36%	2.080

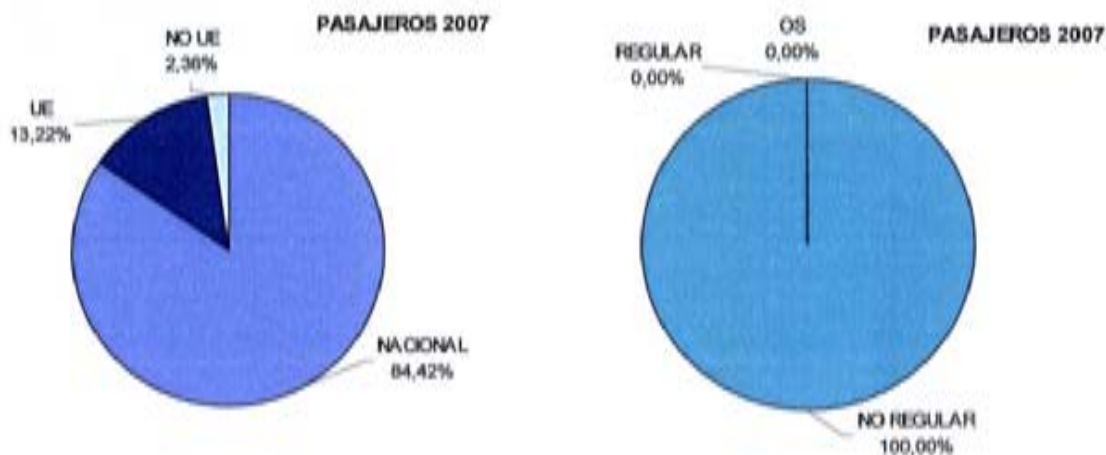
Fuente: Aena

El volumen de tráfico comercial de pasajeros del Aeropuerto de Córdoba durante el año 2007 fue de 2.080 pasajeros, con un decrecimiento respecto al año anterior del 8%.

El tráfico comercial mayoritario fue el nacional (84,42%) seguido del UE (13,22%). A su vez, el tráfico comercial fue globalmente no regular como ya se ha mencionado con anterioridad. Todo esto queda esquematizado en el Gráfico 2.8.

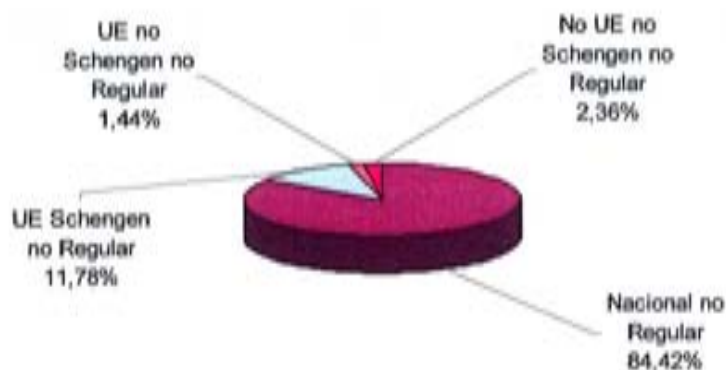


Gráfico 2.8.- Tipos de tráfico de pasajeros comerciales 2007



En el Gráfico 2.9 se representan más detalladamente los porcentajes de cada tipo de tráfico comercial habido en el aeropuerto durante el año 2007. Se observa como los flujos de tráfico más importantes fueron el nacional y el UE Schengen, ambos no regulares.

Gráfico 2.9.- Tráfico Comercial de Pasajeros 2007



Con respecto al tráfico comercial de aeronaves, en la Tabla 2.28 se adjuntan los datos segregados en tráfico regular (inexistente) y no regular.

Tabla 2.28.- Evolución del tráfico de aeronaves regular y no regular comercial en el Aeropuerto de Córdoba

Año	Comercial Regular	% Comercial	Comercial No Regular	% Comercial	O.S	% Comercial	Total Comercial
2000	0	0,00%	190	100,00%	0	0,00%	190
2001	0	0,00%	386	100,00%	0	0,00%	386
2002	0	0,00%	539	100,00%	0	0,00%	539
2003	0	0,00%	636	99,53%	3	0,47%	639
2004	0	0,00%	592	98,18%	11	1,82%	603
2005	0	0,00%	639	97,26%	18	2,74%	657
2006	0	0,00%	564	99,30%	4	0,70%	568
2007	0	0,00%	542	100,00%	0	0,00%	542

Fuente: Aena

En la Tabla 2.29, se adjuntan los datos de aeronaves por destinos. En el caso de aeronaves se observa que el porcentaje de aeronaves nacionales está muy por encima del resto.

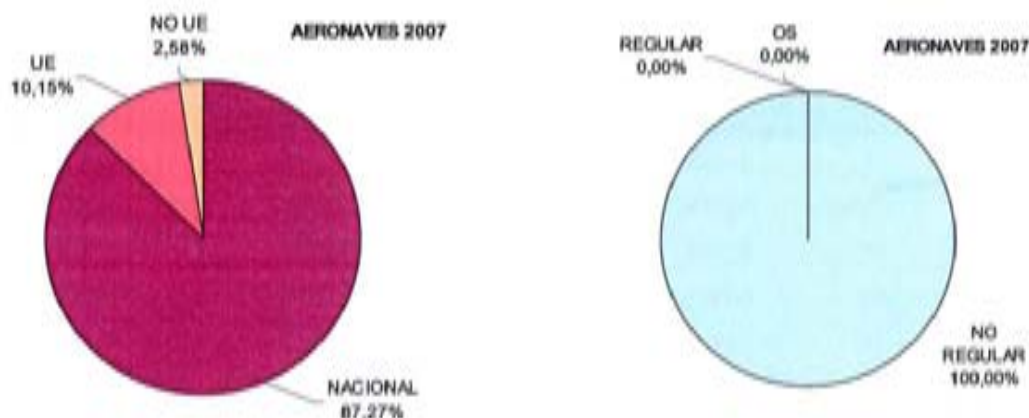
Tabla 2.29.- Evolución del tráfico de aeronaves comerciales según destinos en el Aeropuerto de Córdoba

Año	Nacional	% Comercial	UE	% Comercial	No UE	% Comercial	Total Comercial
2000	187	98,42%	2	1,05%	1	0,53%	190
2001	371	96,11%	15	3,89%	0	0,00%	386
2002	529	98,14%	10	1,86%	0	0,00%	539
2003	611	95,62%	28	4,38%	0	0,00%	639
2004	565	93,70%	37	6,14%	1	0,16%	603
2005	604	91,93%	49	7,46%	4	0,61%	657
2006	504	88,73%	58	10,21%	6	1,06%	568
2007	473	87,27%	55	10,15%	14	2,58%	542

Fuente: Aena

Durante el año 2007, el tráfico comercial de aeronaves en el Aeropuerto de Córdoba fue de 542 movimientos, lo que significó un decrecimiento del 4,58% con respecto al año anterior. Durante el año 2007, el tráfico mayoritario fue nacional, con un 87,27% del total del tráfico del aeropuerto. Todo el tráfico del 2007 corresponde a tráfico no regular, tal como se puede apreciar en el Gráfico 2.10.

Gráfico 2.10.- Tipos de tráfico comercial de aeronaves 2007



Se representa más detalladamente en el Gráfico 2.11 el tráfico por segmentos, así como su peso relativo dentro del conjunto de tráfico comercial de aeronaves durante el año 2007.

Gráfico 2.11.- Tráfico comercial de aeronaves 2007

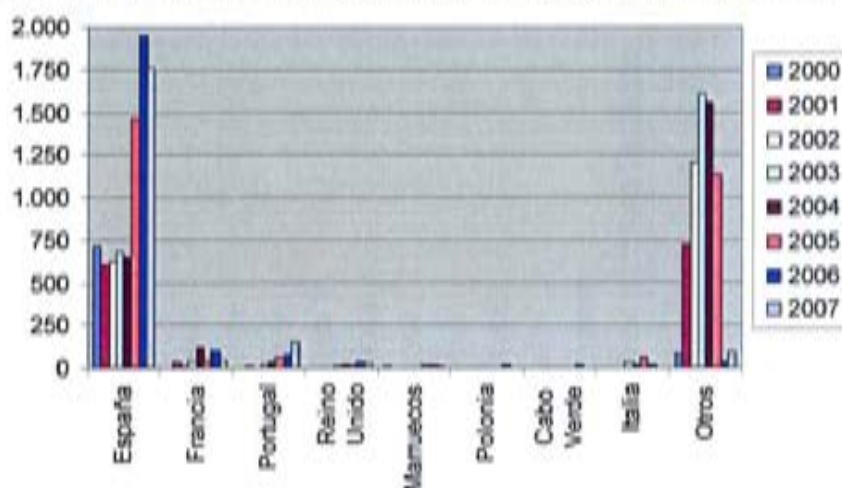


2.7.1.5. Distribución de tráfico por países

Se ha tomado el periodo 2000-2007 y se ha representado la evolución de los ocho destinos principales operados desde el Aeropuerto de Córdoba.

Como se observa en el Gráfico 2.9 y en el Gráfico 2.12, el tráfico mayoritario de pasajeros fue nacional seguido del de los países de la Unión Europea.

Gráfico 2.12.- Distribución de tráfico comercial de pasajeros por países 2000-2007



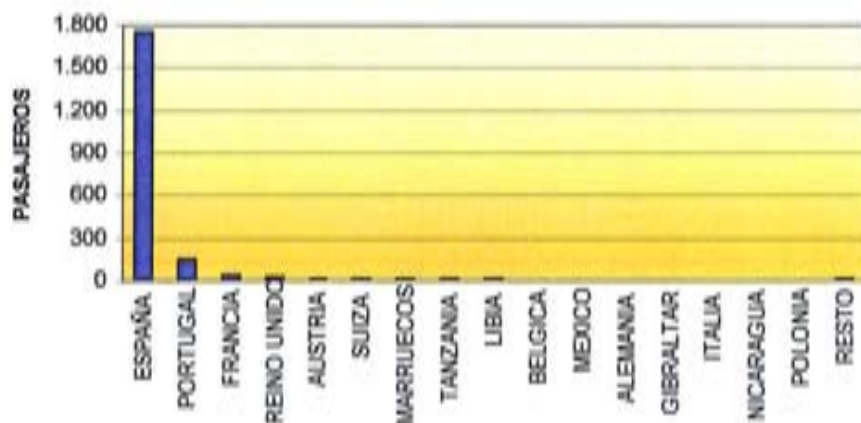
Por países, el tráfico comercial de pasajeros mayoritario en el 2007 fue con España (84,42%) seguido de lejos por Portugal con un 7,36%, tal y como se muestra en la Tabla 2.30 y el Gráfico 2.13.

Tabla 2.30.- Distribución de tráfico comercial de pasajeros por países 2007

País	Pasajeros	%
España	1.756	84,42%
Portugal	153	7,36%
Francia	41	1,97%
Reino Unido	24	1,15%
Austria	16	0,77%
Suiza	16	0,77%
Marruecos	10	0,48%
Tanzania	10	0,48%
Libia	9	0,43%
Bélgica	7	0,33%
México	7	0,33%
Alemania	2	0,10%
Gibraltar	2	0,10%
Italia	2	0,10%
Nicaragua	2	0,10%
Polonia	2	0,10%
Resto	21	1,01%
Total	2.080	100,00%

Fuente: Aena

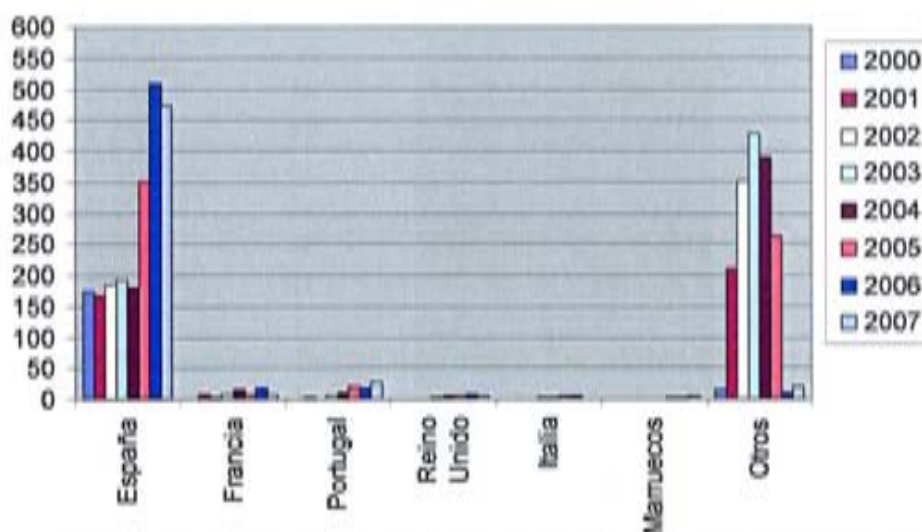
Gráfico 2.13.- Distribución de tráfico comercial de pasajeros por países 2007



Al igual que se ha realizado para pasajeros, a continuación se analizan las operaciones que se llevaron a cabo en el Aeropuerto de Córdoba en el periodo 2000-2007 por rutas.

En el Gráfico 2.14 se muestra la evolución del tráfico de aeronaves para los principales países en el periodo 2000-2007.

Gráfico 2.14.- Distribución de tráfico comercial de aeronaves por países 2000-2007



De manera particular en el año 2007, el tráfico mayoritario de aeronaves fue con España y Portugal, con porcentajes del 87,27% y del 5,35% respectivamente, abarcando los mismos el 92,62% del tráfico comercial total como se aprecia en la Tabla 2.31. Esta distribución por países se ha representado en el Gráfico 2.15.

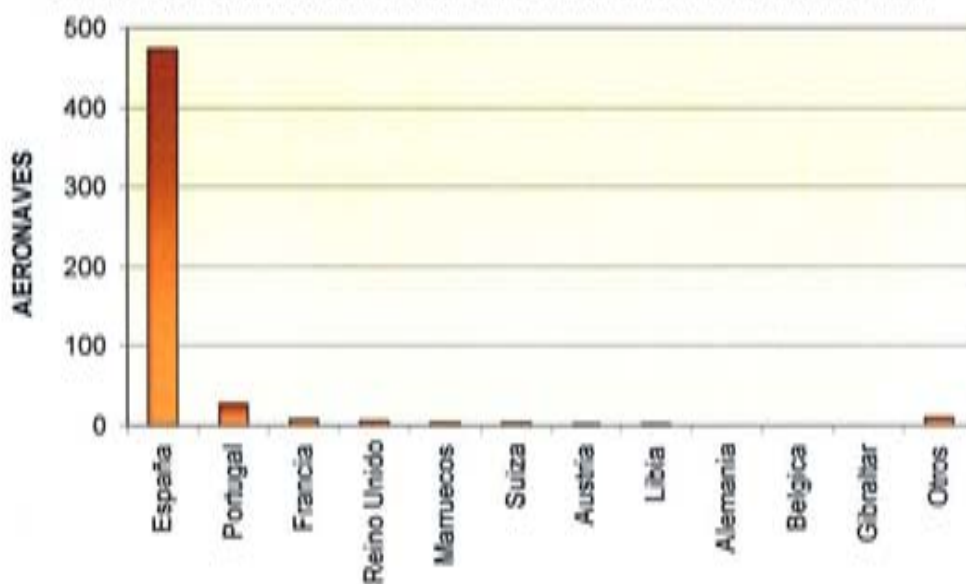


Tabla 2.31.- Tráfico comercial de aeronaves por países 2007

Pais	Total Aeronaves	%
España	473	87,27%
Portugal	29	5,35%
Francia	8	1,48%
Reino Unido	6	1,11%
Marruecos	4	0,74%
Suiza	4	0,74%
Austria	3	0,55%
Libia	2	0,37%
Alemania	1	0,18%
Bélgica	1	0,18%
Gibraltar	1	0,18%
Otros	10	1,85%
Total	542	100,00%

Fuente: Aena

Gráfico 2.15.- Distribución de tráfico comercial de aeronaves por países 2007



2.7.1.6. Distribución de tráfico por destinos

Se detallan a continuación las rutas comerciales más frecuentes observándose que la mayor parte de las mismas corresponden a rutas nacionales, tanto en pasajeros como en aeronaves.



Tabla 2.32.- Rutas comerciales más frecuentes, 2007

Ruta	Pasajeros	%
Córdoba-Barcelona	84	4,04%
Córdoba-Málaga	69	3,32%
Córdoba-Lisboa	66	3,17%
Córdoba-Alicante	64	3,07%
Córdoba-Cascais	63	3,03%
Córdoba-Almería	60	2,88%
Córdoba-Valencia	54	2,60%
Córdoba-Madrid/ Torrejón	53	2,55%
Córdoba-Madrid/ Barajas	28	1,35%
Córdoba-Sevilla	27	1,30%
Córdoba-Nimes/ Garons	24	1,15%
Córdoba-San Sebastián	21	1,01%
Otros	1.467	70,53%
Total	2.080	100,00%

Fuente: Aena

Tabla 2.33.- Rutas comerciales más operadas en 2007

Ruta	Operaciones	%
Córdoba – Málaga	33	6,09%
Córdoba – Madrid/ Torrejón	22	4,06%
Córdoba – Barcelona	19	3,50%
Córdoba – Alicante	18	3,32%
Córdoba – Valencia	13	2,40%
Córdoba – Lisboa	13	2,40%
Córdoba – Almería	12	2,21%
Córdoba – Sevilla	10	1,85%
Córdoba – Cascais	10	1,85%
Otros	392	72,32%
Total	542	100,00%

Fuente: Aena

2.7.1.7. Tráfico por compañía

En la Tabla 2.34 y el Gráfico 2.16 se indican las compañías aéreas que más pasajeros transportaron en el Aeropuerto de Córdoba en el año 2007.

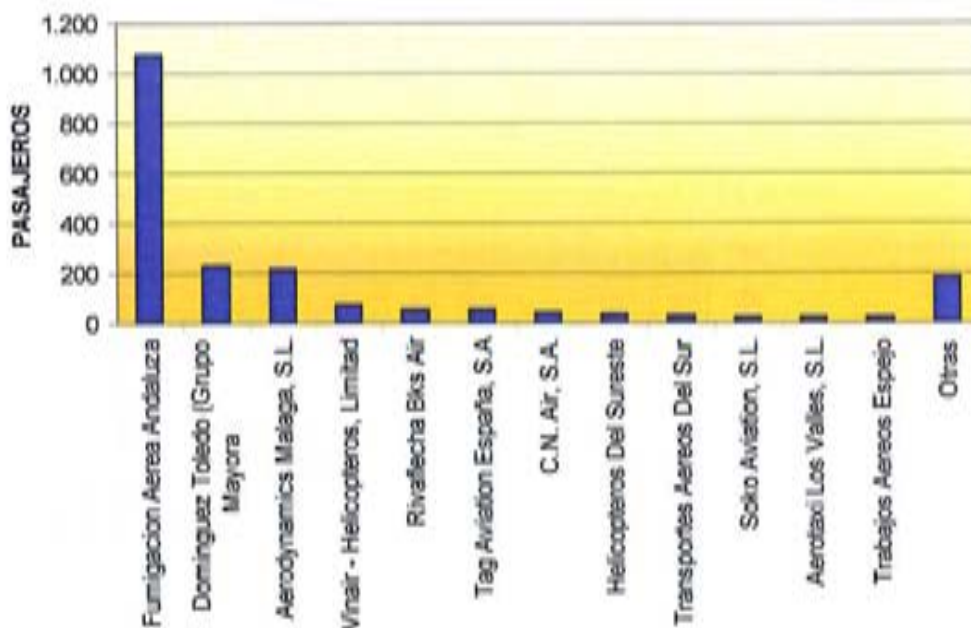
Tabla 2.34.- Principales compañías aéreas del tráfico comercial de pasajeros 2007

Compañía	Pasajeros	%
Fumigación Aérea Andaluza	1.076	51,73%
Dominguez Toledo (Grupo Mayora)	229	11,01%
Aerodynamics Málaga, S.L.	220	10,58%
Vinair - Helicópteros, Limitad	77	3,70%
Rivaflecha Bks Air	57	2,74%
Tag Aviation España, S.A	54	2,59%
C.N. Air, S.A.	43	2,07%
Helicópteros Del Sureste	35	1,68%
Transportes Aereos Del Sur	30	1,44%
Soko Aviation, S.L.	25	1,20%
Aerotaxi Los Valles, S.L.	22	1,06%
Trabajos Aéreos Espejo	22	1,06%
Otras	190	9,14%
Total	2.080	100,00%

Fuente: Aena

En cuanto a movimiento de pasajeros comerciales, las compañías más importantes fueron Fumigación Aérea Andaluza, Dominguez Toledo y Aerodynamics Málaga S.L., que gestionaron el 51,73%, el 11,01% y el 10,58% del total del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto, respectivamente, durante el año 2007.

Gráfico 2.16.- Tráfico comercial de pasajeros por compañía 2007



Para aeronaves la compañía aérea con mayor número de operaciones comerciales durante 2007 fue Fumigación Aérea Andaluza, con el 50,92% de todas las realizadas en el aeropuerto. La Tabla 2.35, que se presenta a continuación, muestra la distribución de aeronaves comerciales por compañía.

Tabla 2.35.- Tráfico comercial por compañías 2007

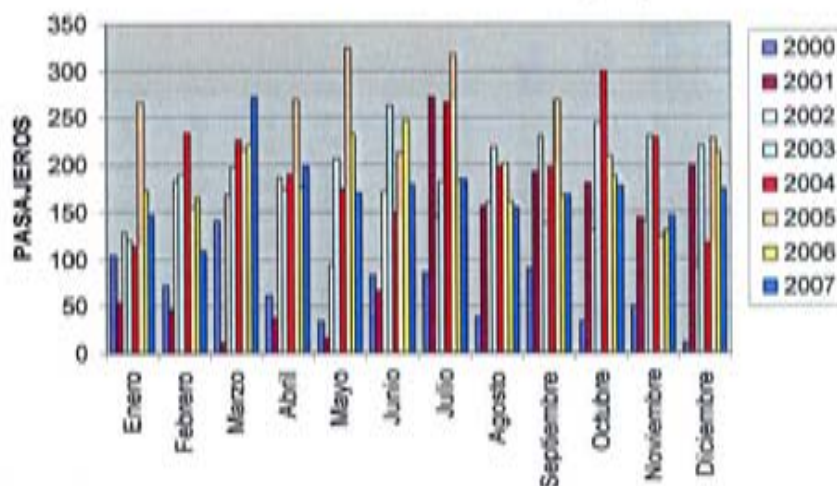
Compañía	Operaciones	%
Fumigación Aérea Andaluza	276	50,92%
Dominguez Toledo (Grupo Mayora)	73	13,47%
Aerodynamics Málaga, S.L.	55	10,15%
Rivaflacha Bks Air	14	2,58%
Aviación Privada	13	2,40%
Tag Aviation España, S.A	13	2,40%
Transportes Aéreos Del Sur	11	2,03%
Vinair - Helicópteros, Limitad	10	1,84%
C.N. Air, S.A.	10	1,84%
Helicópteros Del Sureste	8	1,48%
Aerotaxi Los Valles, S.L.	8	1,48%
Trabajos Aéreos Espejo	8	1,48%
Otras	43	7,93%
Total	542	100,0%

Fuente: Aena

2.7.1.8. Estacionalidad de la demanda

Para estudiar el comportamiento mensual de la demanda se ha analizado la serie temporal 2000 - 2007. Resulta complicado obtener una conclusión clara con respecto a la estacionalidad tal y como se puede deducir del Gráfico 2.17.

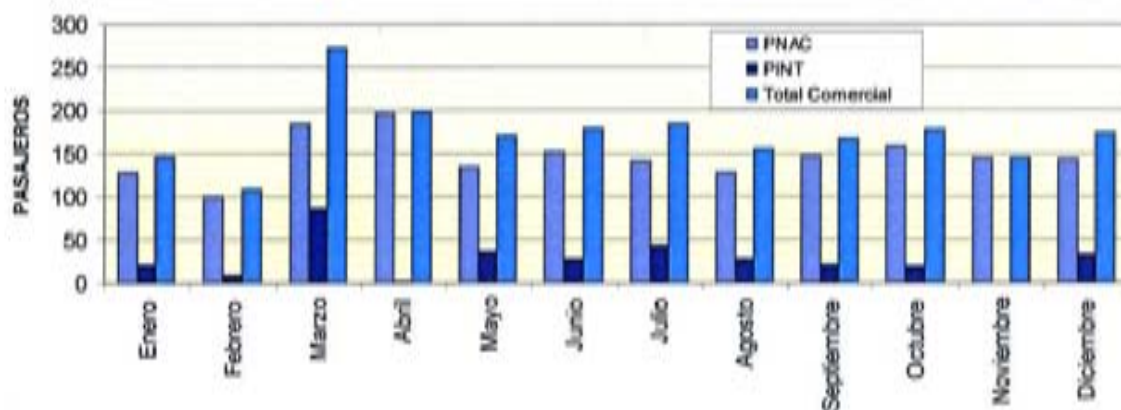
Gráfico 2.17.- Estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros 2000-2007





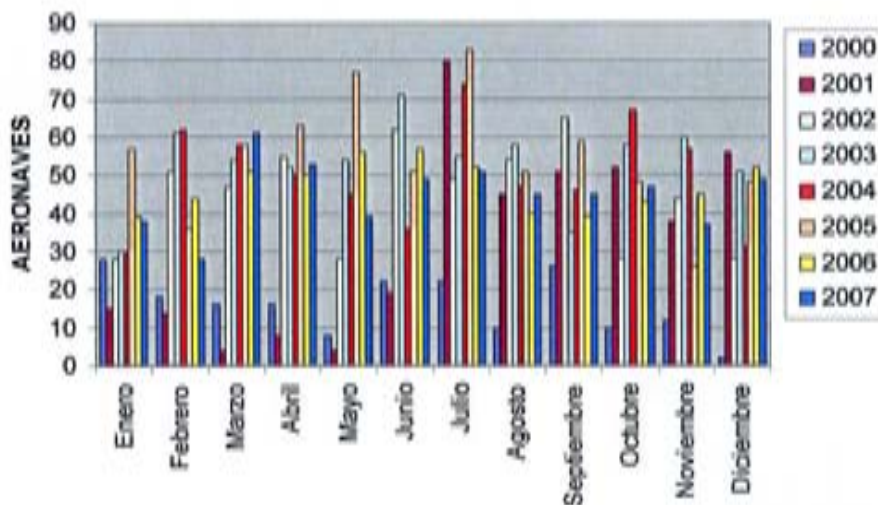
Observando el Gráfico 2.18, correspondiente al año 2007, se puede concluir que sucede lo mismo que con el periodo completo analizado, es decir, no se puede extraer una conclusión clara acerca de la estacionalidad para el tráfico comercial de pasajeros en el Aeropuerto de Córdoba.

Gráfico 2.18.- Estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros 2007



Con respecto al análisis del comportamiento de aeronaves en el periodo 2000-2007, se observa un ligero aumento de movimientos en los meses más cálidos del año.

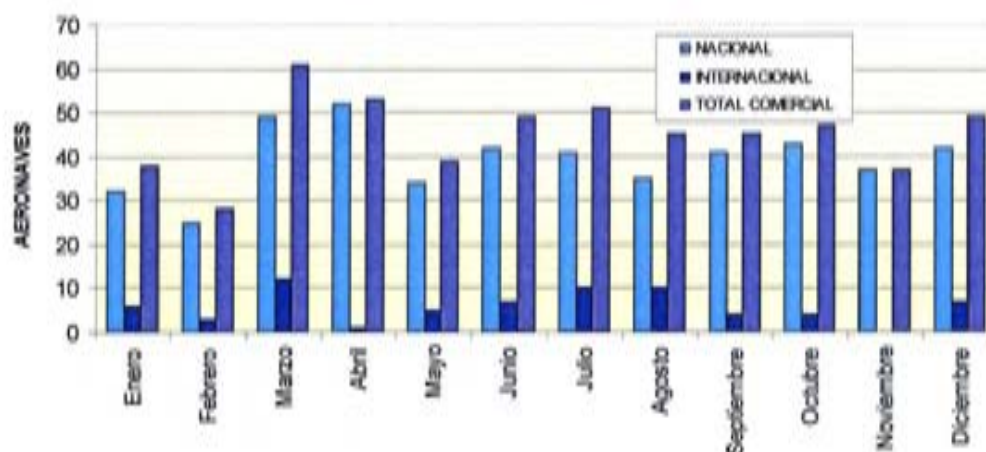
Gráfico 2.19.- Estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves 2000-2007



De los datos del año 2007, se observa que el tráfico tuvo un máximo en marzo.



Gráfico 2.20.- Estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves 2007



2.7.1.9. Flota usuaria del aeropuerto

A continuación, en la Tabla 2.36, se presenta la evolución de la flota usuaria del aeropuerto en el periodo comprendido desde el año 2000 hasta 2007. En ella se puede comprobar cómo algunas aeronaves desaparecen (MDs, Fairchild) del tráfico del aeropuerto a partir de cierto año, generalmente por obsolescencia o por incumplir los requisitos medioambientales en materia de ruido.

Tabla 2.36.- Evolución de la flota usuaria del aeropuerto

MODELO	PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO DEL AEROPUERTO							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
BELL (HELICOPTERS)	5,3%	7,8%	7,8%	14,1%	8,0%	20,7%	36,6%	50,6%
CESSNA CITATION	24,2%	11,4%	5,6%	6,1%	6,1%	10,7%	16,7%	17,3%
PIPER (LIGHT AIRCRAFT -TWIN TURBOPROP)	28,4%	17,1%	11,1%	10,2%	14,9%	16,7%	7,0%	7,2%
DASSAULT (B.M.) FALCON 10/20/100/200/2000	1,1%	4,7%	7,1%	3,8%	2,7%	3,0%	3,3%	6,6%
BEECHCRAFT TWIN TURBOPROP	12,6%	7,0%	4,1%	6,7%	4,0%	2,4%	3,3%	6,3%
DASSAULT (B.M) FALCON 50/900	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	4,0%	4,0%	7,4%	4,1%
LEARJET	1,1%	1,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,5%	0,5%	1,5%
PIPER (LIGHT AIRCRAFT TWIN PISTON ENGINE)	0,0%	0,3%	0,7%	0,0%	0,3%	0,2%	3,5%	0,9%
PILATUS PC-12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,4%	0,7%
CESSNA LIGH AIRCRAFT-TWIN PISTON ENGINES	12,6%	0,5%	1,5%	1,2%	0,0%	1,4%	0,4%	0,5%
SIKORSKY S-61	1,1%	0,5%	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	0,4%
CANADAIR CHALLENGER	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
CANADAIR GLOBAL EXPRESS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
CESSNA SINGLE PISTON	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

MODELO	PARTICIPACIÓN EN EL TRÁFICO DEL AEROPUERTO							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
AEROSPATIALE AS 350 ECUREUIL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
AEROSPATIALE ATR-72	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
AEROSPATIALE SN601CORVETTE	8,4%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
BEECHCRAFT (LIGHT AIRCRAFT)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%
BRITISH AEROS. (HAWKER SIDDELEY)125	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,4%	0,0%
CASA/IPTN CN235	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
EMBRAER EMB-120 BRASILIA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
FAIRCHILD DORNIER 32B	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
FAIRCHILD METRO/MERLIN/EXPEDITER	0,0%	1,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%
GULFSTREAM AEROSP.G-1159 II/III/IV/V	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,0%
LET L410	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MCDONNELL DOUGLAS MD87	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MITSUBISHI MU2	0,0%	0,5%	0,0%	1,9%	0,7%	0,8%	0,2%	0,0%
PIPER (LIGHT AIRCRAFT-SINGLE PISTON)	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
OTRAS	3,2%	46,9%	61,0%	54,0%	57,6%	37,3%	19,0%	3,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Aena

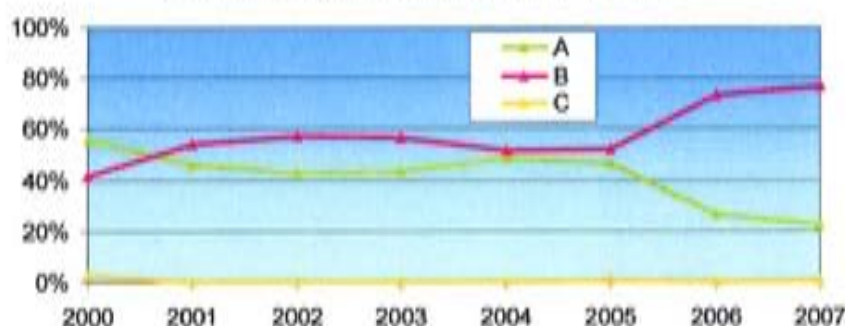
Agrupando las aeronaves por letra clave, se observa que el tipo de aeronave que utiliza el aeropuerto con mayor frecuencia se corresponde con la clave B (en esta clasificación no se han incluido los helicópteros ni las aeronaves militares). Los resultados se recogen de forma detallada en la Tabla 2.37 y el Gráfico 2.21.

Tabla 2.37.- Movimientos por tipo de aeronave

TIPO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
A	55,81%	46,24%	42,86%	43,56%	48,56%	46,89%	26,98%	22,49%
B	41,86%	53,76%	57,14%	56,44%	51,44%	52,38%	73,02%	77,11%
C	2,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,73%	0,00%	0,40%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Aena

Gráfico 2.21.- Movimiento por tipo de aeronave



Asimismo, en la Tabla 2.38 se muestran las aeronaves clasificadas según el número clave (en esta clasificación tampoco se han incluido los helicópteros y aeronaves militares).

Tabla 2.38.- Movimientos según número de clave

TIPO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
V	1,16%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
VII	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,40%
VIII ^(*)	98,84%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,60%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) En este grupo se han incluido las aeronaves Tipo VIII y menores

Todas las aeronaves que han operado en el aeropuerto a lo largo de 2007 y también en los años anteriores son de fuselaje estrecho y lo han hecho con un factor de ocupación medio de 4.

En la Tabla 2.39 se presenta el número de operaciones comerciales registradas durante el 2007, por tipo de aeronave.

Tabla 2.39.- Tráfico comercial según el tipo de aeronaves 2007

Tipo de Avión	Operaciones	%
Bell (Helicopters)	274	50,55%
Cessna Citation	94	17,34%
Piper (Light Aircraft -Twin Turboprop)	39	7,20%
Dassault (B.M.)Falcon 10/20/100/200/2000	36	6,64%
Beechcraft Twin Turboprop	34	6,27%
Dassault (B.M) Falcon 50/900	22	4,06%
Learjet	8	1,48%
Piper (Light Aircraft Twin Piston Engine)	5	0,92%
Pilatus Pc-12	4	0,74%
Cessna Ligh Aircraft-Twin Piston Engines	3	0,55%
Otras	23	4,25%
Total	542	100,0%

Fuente: Aena



2.7.2. Tráfico de Aeronaves Otras Clases de Tráfico

2.7.2.1. Evolución histórica de la demanda

En este tipo de tráfico (Otras Clases de Tráfico) la relación pasajero/ aeronave ha sido durante el periodo estudiado, 2000-2007, de 2 por lo que se centrará el estudio en el análisis de las operaciones de aeronaves OCT suponiendo un evolución siempre paralela de los pasajeros.

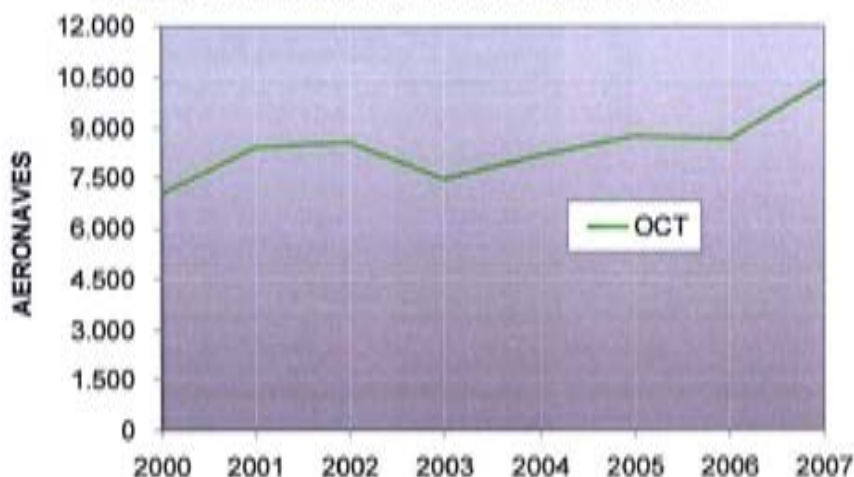
En los últimos años, las operaciones OCT han tenido una evolución globalmente creciente, con incrementos positivos muy grandes en los años 2001 y 2007 como puede comprobarse en la Tabla 2.40 y en el Gráfico 2.22.

Tabla 2.40.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT

Año	OCT	Crecimiento
2000	7.031	-
2001	8.408	19,6%
2002	8.546	1,6%
2003	7.458	-12,7%
2004	8.188	9,8%
2005	8.733	6,7%
2006	8.653	-0,9%
2007	10.344	19,5%

Fuente: Aena

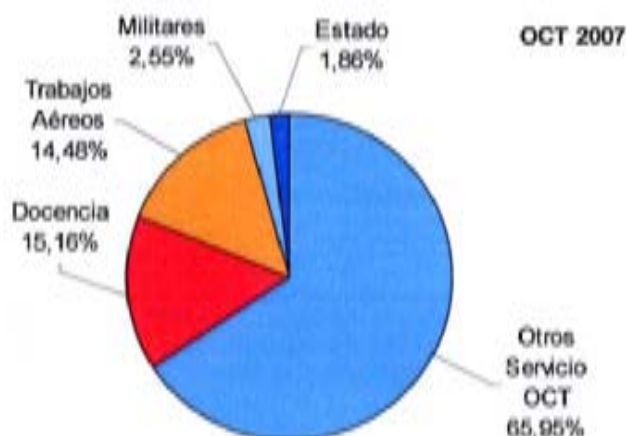
Gráfico 2.22.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT



La fracción de tráfico englobada en este apartado corresponde a los vuelos de aviación general que se realizan por negocio o placer, los de enseñanzas, de Estado, militares y trabajos aéreos. En el Aeropuerto de Córdoba es el tráfico mayoritario.

Durante el año 2007, el tráfico OCT supuso el 95,02% del total de movimientos de aeronaves registrados. Los tráficos correspondientes a los distintos tipos se representan a continuación en el Gráfico 2.23.

Gráfico 2.23.-Tipos de tráfico OCT 2007



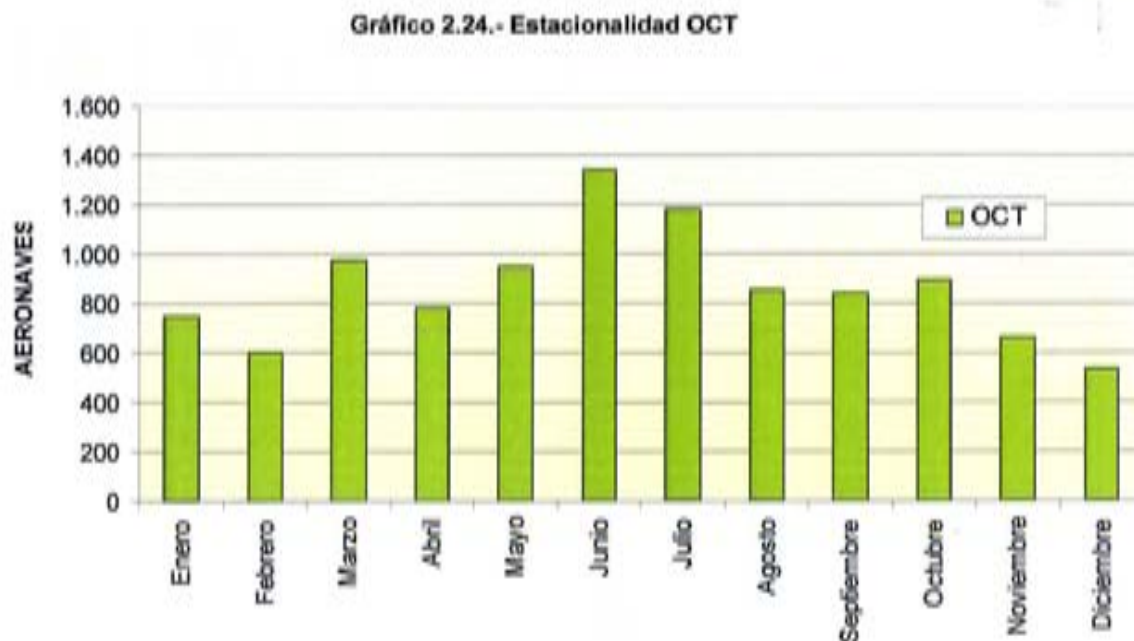
2.7.2.2. Estacionalidad de la demanda

El tráfico OCT en el Aeropuerto de Córdoba presenta una ligera estacionalidad en los meses de verano. Los meses punta son junio y julio, con un 12,9% y un 11,4% del total de movimientos del año 2007 respectivamente, tal y como puede comprobarse en la Tabla 2.41 y en el Gráfico 2.24.

Tabla 2.41.- Estacionalidad OCT

Mes	OCT	%
Enero	744	7,2%
Febrero	601	5,8%
Marzo	971	9,4%
Abril	783	7,6%
Mayo	949	9,2%
Junio	1.339	12,9%
Julio	1.179	11,4%
Agosto	855	8,3%
Septiembre	840	8,1%
Octubre	893	8,6%
Noviembre	658	6,4%
Diciembre	532	5,1%
TOTAL	10.344	100,0%

Fuente: Aena



2.7.2.3. Tráfico OCT por compañías

A continuación en la Tabla 2.42 se muestran las compañías que han operado en el Aeropuerto de Córdoba y el número de operaciones de aviación general que han tenido en el año 2007.

Tabla 2.42.- Compañías con operaciones OCT

Compañía	Operaciones	%
Trabajos Aéreos Espejo	3.619	34,99%
Aviación Privada	2.071	20,02%
Ucoaviación, S.L.	1.296	12,53%
Fly In Spain S.L.	326	3,15%
American Flyers	299	2,89%
Aerodynamics Malaga, S.L.	252	2,44%
Fumigación Aérea Andaluza	177	1,71%
Aerotec	174	1,68%
Fuerzas Aéreas Españolas	168	1,62%
Air Cónsul	114	1,10%
Aero Madrid	108	1,04%
Air Pal Escuela De Pilotos	96	0,93%
Direc. Gral. Guardia Civil	86	0,83%
Aero Juarez S.A. De C.V.	85	0,82%
Gesplane Servicios Aéreos, S.L.	84	0,81%
Aerofan	76	0,74%
Elipsitas	73	0,71%



Compañía	Operaciones	%
Airman S.L.	65	0,63%
Trabajos Aéreos Y Servicios, S	65	0,63%
Direcc. Gral. de la Policía Nacional	59	0,57%
Institut.Cartográfico Cataluña	50	0,48%
Soko Aviation, S.L.	50	0,48%
Gamisa Aviación, S.L.	44	0,43%
Spasa-Serv.Politec.Aereos S.A.	42	0,41%
Heli Iberica Fotogrametría, S.	37	0,36%
British Aerospace Flight Train	35	0,34%
Helicópteros Del Sureste	34	0,33%
Aeronor	32	0,31%
Martínez Ridao, Angel	32	0,31%
Técnicas Fotográficas, S.L.	28	0,27%
Balear Express, S.L.	22	0,21%
Paisajes Españoles	22	0,21%
Otras	623	6,02%
Total	10.344	100,00%

2.7.3. Tráfico en periodos punta

2.7.3.1. Valores punta y de diseño de pasajeros

Los *pasajeros día punta*, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En el año 2007 este día fue el 14 de octubre con 32 pasajeros comerciales.

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, en adelante PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Para el año 2007 este valor se dio el 3 de marzo a las 17 horas y supuso un total de 18 pasajeros.

Con objeto de no sobredimensionar las infraestructuras destinadas a los pasajeros para un valor que se produzca únicamente de forma puntual durante el año, no se emplea el número de pasajeros hora punta, sino que se define un parámetro de *pasajeros hora de diseño*, en adelante PHD, que siempre tendrá un valor menor que PHP.

Este valor PHD será el mayor de los dos valores obtenidos de aplicar los dos métodos siguientes:

- Pasajeros de la hora 30ª de mayor tráfico del año.
- Pasajeros resultantes de fijar el nivel de calidad de diseño (NCD) por encima del 97,75% del acumulado porcentual.



En la Tabla 2.43 se muestra la evolución de estos parámetros en el periodo 2000-2007.

Tabla 2.43.- Evolución de valores punta y de diseño de pasajeros. 2000-2007

Año	PHP	PHD	PHD _{leg}	PHD _{sal}	PHD _{leg} / PHD	PHD _{sal} / PHD
2000	62	62	13	62	20,97%	100,00%
2001	15	10	7	8	70,00%	80,00%
2002	20	14	13	13	92,86%	92,86%
2003	15	10	10	10	100,00%	100,00%
2004	18	16	16	12	100,00%	75,00%
2005	19	17	15	15	88,24%	88,24%
2006	18	14	10	10	71,43%	71,43%
2007	18	13	10	9	76,92%	69,23%

Fuente: Aena

En el caso particular del Aeropuerto de Córdoba hay que tomar con cautela estos valores, ya que el cambio del tipo de tráfico que se va a producir en el aeropuerto (se abre a tráfico comercial regular) implica que no se puedan emplear los porcentajes que se obtengan de la situación actual para el cálculo de los valores en los distintos horizontes de estudio; y tampoco es aconsejable que estos porcentajes se empleen para el cálculo de necesidades futuras.

Para estudiar la relación porcentual de pasajeros hora de diseño en llegadas y pasajeros hora de diseño en salidas respecto al total de PHD, se analizan las relaciones PHD_{leg}/PHD y PHD_{sal}/PHD en años anteriores, que como se observa en la Tabla 2.43 siguen una evolución errática que no permite obtener conclusiones claras.

Los promedios de las relaciones PHD en llegadas y PHD en salidas con respecto al valor PHD global son 77,55% y 84,59% respectivamente. Habitualmente son estos valores los que se emplean posteriormente para el cálculo de necesidades pero como se ha mencionado anteriormente no es recomendable en este caso. Debido a esto se selecciona un valor distinto; se ha decidido que tanto los PHD_{sal} como los PHD_{leg} sean un 70% de los PHD totales.

2.7.3.2. Valores punta y de diseño de aeronaves

Las *aeronaves día punta*, en adelante ADP, que se corresponde con el día de mayor tráfico de aeronaves totales. En 2007 fue el 29 de julio, con 181 movimientos.

Las *aeronaves hora punta*, en adelante AHP, se definen como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales + OCT) a lo largo de un año.



En el caso de las aeronaves, la hora de diseño se define como aquella en la que se produce la punta de aeronaves comerciales. Así pues, se han considerado 3 operaciones como valor de *aeronaves hora diseño (AHD)* en 2007.

La Tabla 2.44 presenta los valores de AHP y AHD por salidas y llegadas y sus relaciones porcentuales para el período 2000-2007.

Tabla 2.44.- Evolución de los valores punta y de diseño de aeronaves. 2000-2007

Año	AHP	AHD	AHD _{leg}	AHD _{sal}	AHD _{leg} / AHD	AHD _{sal} / AHD
2000	31	4	2	2	50%	50%
2001	40	4	2	2	50%	50%
2002	16	3	2	2	67%	67%
2003	16	4	3	2	75%	50%
2004	4	4	3	3	75%	75%
2005	21	3	2	2	67%	67%
2006	22	3	2	2	67%	67%
2007	23	3	2	2	67%	67%

Fuente: *Aena*

Los promedios de las relaciones AHD en llegadas y AHD en salidas con respecto al valor AHD varían entre un 50% y un 75%.

Para el cálculo posterior de necesidades se tomará el valor 65% AHD tanto en llegadas como en salidas.

2.7.3.3. Tráfico de OCT en periodos punta

En el año 2007, el día punta de tráfico de aeronaves OCT se produjo en el mes de julio (día 29) con un total de 179 aeronaves OCT, y el valor correspondiente a la hora punta se situó en 23 aeronaves el día 29 de julio a las 10 horas.

2.7.4. Mercancías

El tráfico de mercancías en el Aeropuerto de Córdoba es inexistente en la actualidad (2007) y tampoco ha habido movimiento de carga en el periodo analizado 2000-2007.

2.7.5. Caracterización del aeropuerto

En el apartado 2.7 se comenzó el análisis de tráfico recalcando que la parte de tráfico comercial que ha operado durante los últimos años en el aeropuerto no es un comercial habitual si no una parte no regular de éste; y que el tráfico mayoritario en el Aeropuerto de Córdoba es de aviación



general. Debido a ello, en capítulos posteriores se habla de la apertura del aeropuerto a tráfico comercial, algo que deja de ser incongruente si se razona como se ha explicado.

Por este motivo el Aeropuerto de Córdoba tiene escaso peso en el tráfico de España, tanto en pasajeros como en operaciones.

Por otro lado el aeropuerto es fundamentalmente de tráfico nacional no regular y de OCT, siendo para el tráfico nacional, la ruta a Barcelona y para el internacional (no nacional) Lisboa las rutas principales.

Las compañías que acaparan las operaciones en el aeropuerto son principalmente Fumigación Aérea Andaluza para el tráfico comercial con el 51% de las operaciones y Trabajos Aéreos Espejo con el 35% en el tráfico de aviación general.

Con respecto a la flota, el tipo de tráfico que opera define las aeronaves, pequeñas, tipo B o menores, siendo las más empleadas en 2007 el modelo Cessna Citation y los helicópteros Bell.

Con respecto a la estacionalidad del tráfico, no se puede apreciar un aumento ni de pasajeros ni de operaciones en la parte correspondiente a tráfico comercial; sin embargo, las operaciones de OCT aumentan en los meses calurosos dándose las puntas en junio y julio para este tipo de tráfico.



2.8. Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias

2.8.1. Espacio Aéreo

El Aeropuerto de Córdoba pertenece a la Región Sur de Navegación Aérea.

La Región Sur (LECS) está compuesta por una serie de sectores, cada uno de ellos formado a su vez por varios volúmenes básicos. En la siguiente ilustración aparecen los volúmenes básicos que componen los distintos sectores del Sevilla ACC.

Ilustración 2.22.- Volúmenes básicos de Sevilla ACC



Las capacidades declaradas de esos sectores se muestran en la Tabla 2.45.

Tabla 2.45.- Capacidades declaradas por sectores

REGIÓN SUR		
LECS		
SECTOR	CAPACIDAD DECLARADA	OBSERVACIONES
LECSBLN	33	
LECSBLY	30	
LECSGEN	38	
LECSGES	35	33 mov/ 60' excluido tráfico GEML
LECSGAL	38	
LECSNCS	28	
LECSPIM	40	
LECSRTA	25	
LECSSUR	39	Excluido el tráfico a GEML 41 mov/ 60' sin excluir
LECSTR1	-	



2.8.2. Subsistema de movimiento de aeronaves

2.8.2.1. Campo de vuelos

Se ha analizado la capacidad de la pista ampliada del Aeropuerto de Córdoba, esto es, la descrita en la situación de partida. Se ha realizado un Estudio de Capacidad de Pista elaborado mediante el programa PICAP y puesto que la pista que se utiliza en modo preferente es la pista 21, los resultados que se muestran son relativos a la misma.

Los resultados que han obtenido se muestran a continuación.

Tabla 2.46.- Resumen de Rendimiento Máximo de Pista, RMP

ESCENARIO ACTUAL	LLEGADAS	SALIDAS	TOTALES
Pista Única 21	7 (7-8)	7 (7-8)	14 (14-15)

La Capacidad Declarada, normalmente, debería estar entre el 80% y el 90% del RMP.

2.8.2.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves

Como se ha descrito en apartados anteriores, no existe señalización horizontal en la plataforma del Aeropuerto de Córdoba, ni están determinadas las posiciones de estacionamiento de las aeronaves.

Según el análisis de la capacidad operativa de los aeropuertos españoles elaborado por *Aena*, la plataforma de estacionamiento de aeronaves del Aeropuerto de Córdoba dispone de 23 puestos de estacionamiento, según se muestra en la Tabla 2.47.

Tabla 2.47.- Número de puestos de estacionamiento

Aviones característicos	Número
CN – 235	7
ATR – 72	3
ACE 9T	3
C - 172	10
	23

Fuente: *Aena*



2.8.3. Subsistema de actividades aeroportuarias

2.8.3.1. Zona de Pasajeros

2.8.3.1.1. Edificio Terminal

Ante la no existencia de tráfico comercial en el aeropuerto, la capacidad del Edificio Terminal de pasajeros, al igual que en los apartados precedentes, se ha tomado del análisis de la capacidad operativa de los aeropuertos españoles elaborado por **Aena**.

La capacidad del Edificio Terminal de pasajeros es la que se muestra en la Tabla 2.48.

Tabla 2.48.- Capacidad del Edificio Terminal

Pasajeros / hora	
Llegadas	Salidas
70	70

Fuente: **Aena**

2.8.3.1.2. Aparcamiento de vehículos

El Aeropuerto de Córdoba cuenta con un total de 60 plazas para vehículos privados. Estas plazas están situadas alrededor de la rotonda situada frente al Edificio Terminal.

En el momento de redactar este documento el Aeropuerto dispone de un terreno, no pavimentado, de aproximadamente unos 3.750 m² de superficie. Está situado al Sudeste de la rotonda anteriormente citada y permitiría el estacionamiento adicional de unos 150 vehículos.

2.8.3.2. Zona de Servicios

En este apartado se calcula la capacidad de los elementos que configuran la Zona de Servicio. Los valores de capacidad para los distintos elementos que forman la Zona de Servicio están dados en las unidades representativas de cada uno de ellos, es decir, no están expresados todos en unidades de tráfico (pasajeros, aeronaves o mercancías), pero sí ligados a esas unidades mediante los parámetros de diseño del *Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeropuertos* (DGAC).

2.8.3.2.1. Bloque Técnico

Como ya se ha citado en apartados anteriores, las dependencias relativas al Departamento Técnico-Operativo (Operaciones), se encuentran en la planta baja del Edificio Terminal. Estas dependencias disponen de una superficie total de 107 m².



Además de estas instalaciones existe un edificio exterior, el Edificio Multiservicio, situado al Sudeste del Edificio Terminal. Se trata de un edificio de dos plantas que alberga locales de uso administrativo, aulas, archivo, sala de juntas, cafetería y oficinas técnicas. El Bloque Técnico ocupa la planta superior, cuya superficie es de 373 m².

De forma que la superficie total correspondiente al Bloque Técnico es de 480 m² y su capacidad aproximada es de 530.000 pasajeros anuales.

2.8.3.2.2. Servicio de Extinción de Incendios

Para determinar la capacidad del Servicio de Extinción de Incendios (SEI), se valora la categoría declarada según la normativa vigente (RD 862/2009, de 14 de mayo) y los medios materiales de extinción.

Según consta en el AIP, el Aeropuerto de Córdoba tiene categoría 2, en cuanto a protección contra incendios.

Dispone de dos vehículos autoextintores de 2.500 litros de agua y 250 kg. de polvo. No dispone de equipo de salvamento ni de retirada de aeronaves inutilizadas. Tampoco dispone de torreta de observación.

Por otro lado como instalación de apoyo contra incendios se dispone de un aljibe de 25 m³ situado al Sudeste de la plataforma de aviación general.

2.8.3.3. Zona de Abastecimiento

2.8.3.3.1. Abastecimiento de energía eléctrica

Endesa – Sevillana es la empresa que suministra energía eléctrica al Aeropuerto de Córdoba, siendo el voltaje de la acometida de alta tensión de 25 kV.

En el momento de redactar este documento la potencia contratada por el Aeropuerto de Córdoba es de 125 kW. De esta forma, se dispone de una capacidad teórica de 1.095.000 kWh anuales. Entre los meses de enero y octubre de 2007 se consumieron 381.249 kWh.

2.8.3.3.2. Abastecimiento de agua

El abastecimiento de agua potable se realiza mediante conexión a la red pública municipal.

Entre los meses de enero y octubre de 2007 se consumieron 15.890 m³ de agua potable.



2.8.3.3.3. Combustible

Como ya se describió en el apartado 2.3.3.5.4, el suministro de combustible es responsabilidad de la empresa CLH, cuyas instalaciones se encuentran situadas en el extremo, al Este de la plataforma A.

Los combustibles disponibles en el Aeropuerto de Córdoba son JET A-1 y AVGAS 100 LL, y los lubricantes para aeronaves tipo W 100 ESSP 100.

El servicio de almacenamiento de combustible para JET A-1 es una unidad en tanque elevado de 20 m³ y una unidad repostadora de 18 m³. Para el abastecimiento de AVGAS 100 LL hay 2 depósitos enterrados de 53 m³ cada uno.

2.8.3.4. Otras instalaciones

2.8.3.4.1. Líneas telefónicas

Se dispone de una centralita telefónica; central ERICSSON MD-110/ 10; con capacidad para 32 líneas telefónicas digitales y 72 analógicas.

2.8.4. Infraestructuras de acceso

2.8.4.1. Accesos por carretera

Para la realización del proceso de cálculo y la elección de la nomenclatura correspondiente, se han tomado como referencia el Manual de Capacidad (*Highway Capacity Manual 2000*, TRB) y el libro *Ingeniería de carreteras*, de diversos autores (Kraemer, Pardillo, Rocci, Román, Sánchez Blanco y Del Val), publicado por la editorial McGraw-Hill.

Para determinar la capacidad de una vía, se define la *velocidad libre* (VL) de la misma como la velocidad media de los coches cuando el tráfico es ligero.

En el caso del Aeropuerto de Córdoba, la *velocidad libre básica* se ha tomado la específica de la vía, que es de 90 km/h. Esta velocidad "ideal" se corrige mediante una serie de factores relacionados con las características de la vía y del tráfico existente, como la anchura y el número de carriles, sus arcenes, la existencia de mediana y obstáculos laterales, etc.

Aplicando los factores de corrección adecuados al caso del Aeropuerto de Córdoba, se obtiene un valor de VL= 85,8 km/h.

La capacidad para una carretera de doble calzada, considerando el valor de la velocidad libre anteriormente calculado, resulta de 2.058 coches/hora/carril.

2.9. Resumen

En la Tabla 2.49 se presenta un resumen de las capacidades determinadas para cada una de las zonas analizadas.

Tabla 2.49.- Capacidades de las zonas del Aeropuerto de Córdoba

Zona del Aeropuerto	Capacidad
Espacio Aéreo ¹	25 ops/hora
Campo de vuelos ²	14 ops/hora
Plataforma	23 puestos
Edificio Terminal ³	
Edificio Terminal Salidas	70 PH en salidas
Edificio Terminal Llegadas	70 PH en llegadas
Aparcamiento ⁴	60 plazas
Bloque Técnico	530.000 pasajeros/ año
Abastecimiento de combustible (depósitos)	106.000 l (AV GAS 100 LL) 20.000 l (JET A-1)
Abastecimiento de Energía Eléctrica	1.095.000 kWh anuales
Abastecimiento de Agua ⁵	-
Accesos	2.058 coches/hora/carril

(1) Es la capacidad del sector más restrictivo; ver desglose en apartado correspondiente.

(2) Rendimiento máximo de pista, RMP.

(3) Según informe "Capacidad operativa de los aeropuertos" de **Aena**.

(4) Además de las 60 plazas de aparcamiento, el Aeropuerto dispone de un terreno en el que pueden estacionar 150 vehículos.

(5) Abastecimiento por red.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO