



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE nº 167 con fecha 13 de julio de 2001.

El Artículo 7 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.

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo se caracteriza por contar con un tráfico mayoritariamente nacional sustentado por una ruta regular a Madrid (operada por Air Nostrum) y vuelos a Baleares en los meses de verano. El tráfico internacional es minoritario y se basa en la operación chárter a destinos europeos en semana santa y en el puente de la constitución (diciembre).

Desde el año 2014, el aeropuerto ha ido recuperando el tráfico hasta valores similares a los registrados en 2008, alcanzando en el año 2019 los 19.448 pasajeros totales y 1.420 operaciones totales.

Respecto a las infraestructuras, el campo de vuelos del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo tiene de una pista, 11-29, de 2.200 x 45 m con una calle de rodadura a 90º que conecta la pista con la plataforma comercial y de aviación general y otra calle de rodadura, también a 90º, que conecta la pista con la plataforma utilizada por parte de las aeronaves de la base de medios aéreos contraincendios de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El aeropuerto cuenta con tres plataformas: una destinada a la Aviación Comercial con cinco puestos de estacionamiento, otra para el uso de la Aviación General con siete puestos de estacionamientos y una última de uso exclusivo por parte de la Base de Medios Aéreos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo cuenta con un edificio Terminal de forma en planta rectangular para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes. De las dos plantas de las que consta el edificio, es la planta baja la destinada al pasajero. Entre otras instalaciones, este edificio cuenta con 5 mostradores de facturación, 1 control de seguridad, 2 puertas de embarque y 2 hipódromos de recogida de equipajes.

La demanda de tráfico prevista en este aeropuerto se ha determinado utilizando un modelo econométrico desarrollado por parte de Aena SME, S.A., denominado PISTA (Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo), que es un modelo macroeconómico-multiecuacional de demanda.

Así, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se alcanzarían, para el último horizonte de estudio analizado, 33.900 pasajeros comerciales y 5.380 operaciones totales. Estos valores de tráfico anual se corresponden en este caso con unos valores de diseño de 250 pasajeros por hora y 5 aeronaves por hora, para el último horizonte de estudio.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico este Plan Director 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 a la vez que se mejora la operativa del mismo y su posible desarrollo futuro.

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

Las principales actuaciones en el subsistema de movimiento de aeronaves consisten en dotar a la pista 11 de un sistema sencillo de iluminación de aproximación y adecuar la plataforma de aviación general.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se remodelará el edificio para el servicio de control de fauna y se construirá una nueva área para el estacionamiento de equipos handling, así como la instalación de la antena GNSS en la cubierta del fanal de la Torre de Control. Además de estas actuaciones, en lo que respecta al aparcamiento, se va a realizar una reasignación de las plazas de aparcamiento.

Adicionalmente están previstas una serie de actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria para reducir los problemas que las habituales crecidas de los ríos Ebro y Leza vienen generando en los taludes del recinto aeroportuario.

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.

En el *Plano 4.3. Zona de Servicio Propuesta. Necesidades de Terreno*, se comprueba que la Zona de Servicio propuesta coincide con la propiedad actual de Aena SME, S.A.