



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Burgos (Villafría) que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 18 de julio de 2001, publicada en el BOE con fecha 1 de agosto 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 Burgos (Villafría) es un aeropuerto relativamente joven en el que el tráfico comercial ha tenido un peso importante en la actividad del mismo, siendo el segmento nacional el soporte fundamental del tráfico comercial.

Desde la apertura del aeropuerto y hasta 2011, año en el que se registró el máximo histórico del tráfico comercial, la evolución seguida por el tráfico aéreo era positiva. A partir de ese momento, se inició una etapa de descenso hasta los mínimos de 2016 tanto en pasajeros como en operaciones. En los años sucesivos se ha ido recuperando el tráfico hasta valores similares a los registrados en 2008, alcanzando en el año 2019 los 17.688 pasajeros totales y 3.219 operaciones totales.

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

Como ya se ha mencionado, el tráfico nacional ha sido el pilar sobre el que se ha sostenido el tráfico comercial. El peso de este segmento sobre tráfico comercial ha oscilado entre valores del 83% al 98% en pasajeros y entre el 89% y el 98% en operaciones. De entre todos los destinos ofertados, la única ruta que se ha mantenido de manera regular hasta el verano de 2019 ha sido la ruta con Barcelona mayoritariamente operada por Air Nostrum.

Con respecto al tráfico internacional, éste se reduce a operaciones puntuales con servicios de aerotaxi, carguero o ambulancia.

En lo que respecta a las compañías, ha sido Air Nostrum la compañía que ha transportado un mayor volumen de pasajeros desde la apertura del Aeropuerto de Burgos (Villafría) en 2008.

En el conjunto de la flota comercial, predominan los modelos Canadair Regional Jet 200, diversos modelos de helicópteros que operan los vuelos de ambulancia y aerotaxis tipo Cessna Citation.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Burgos (Villafría) dispone de una pista, 04-22, de 2.100 x 45 m y cuatro calles de rodaje. Asimismo, dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves con tres puestos para Aviación Comercial, tres puestos para Aviación General y un puesto para helicópteros.

Este aeropuerto cuenta con un edificio Terminal de planta rectangular para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes. Consta de una única planta, aunque parte de la estructura del edificio está preparada para soportar una segunda planta, en caso de que fuera necesario realizar una ampliación en altura. Entre otras instalaciones, este edificio Terminal cuenta con 4 mostradores de facturación, 1 control de seguridad, 2 puertas de embarque y 1 hipódromo de recogida de equipajes.

De acuerdo con la demanda prevista, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Burgos (Villafria) se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 55.900 pasajeros comerciales y 2.640 operaciones comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 255 pasajeros por hora y 6 aeronaves por hora para el Horizonte 3.

Para poder absorber los volúmenes de tráfico previstos se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

Las principales actuaciones en el subsistema de movimiento de aeronaves consisten la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves reordenándola de acuerdo a los usos previstos para el resto de instalaciones del aeropuerto y una ampliación hasta los 420 m del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se propone la instalación de 2 hangares en primera línea de plataforma al suroeste del terminal actual, el desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral ubicados actualmente dentro de la franja de pista y también, la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustible para aproximarla a la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Además, la localización del aeropuerto junto a una línea férrea, el Centro de Transportes y la N-I facilita la posibilidad de que la instalación se especialice en el transporte de mercancías por vía aérea, por lo que se delimita de una Zona de Actividades Complementarias que permita integrar esta instalación como parte de una gran infraestructura logística intermodal para el transporte de mercancías.

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.