



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Huesca (Monflorite) que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de noviembre de 2002, publicado en el BOE nº 277 con fecha 19 de noviembre de 2002.

Posteriormente se modificó la denominación oficial del Aeropuerto de Huesca (Monflorite) por Aeropuerto de Monflorite Alcalá mediante Orden Ministerial del 17 de marzo de 2003 y publicada en el BOE nº 75 con fecha de 28 de marzo de 2003. Se modificó nuevamente la denominación oficial del Aeropuerto de Monflorite Alcalá por Aeropuerto de Huesca-Pirineos mediante Orden Ministerial del 29 de julio de 2006 y publicada en el BOE nº 185 con fecha de 4 de agosto de 2006.

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.

La estructura del tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Huesca-Pirineos ha cambiado considerablemente durante el tiempo que lleva abierto el mismo. El tráfico comercial de pasajeros, que en 2007 fue el 100% del total pasó a representar tan sólo el 4,9% durante 2014 volviendo a subir hasta el 87,5% en 2019. El resto de los pasajeros corresponden a la categoría de Otras Clases de Tráfico (OCT) siendo los registros de tránsitos esporádicos en el aeropuerto.

El tráfico comercial de pasajeros experimentó un continuo crecimiento hasta 2009, para luego descender ligeramente en 2010 y de manera mucho más acusada en 2011 y 2012, año en que cesaron los vuelos comerciales regulares. Desde entonces el tráfico comercial de pasajeros es prácticamente inexistente. Esta tendencia es similar en el tráfico total, dada la importancia de los pasajeros comerciales en el mismo.

En lo que respecta a aeronaves, la estructura es radicalmente opuesta, siendo en este caso la presencia del tráfico comercial de aeronaves meramente testimonial. La máxima aportación realizada por este tipo de tráfico al total de operaciones del aeropuerto fue del 6,3% en 2014, y no llegó al 1% en 2019.

Las operaciones de tipo OCT han sido el soporte del tráfico en el aeropuerto. Experimentaron un crecimiento constante hasta 2009, año en que se alcanzaron los mayores registros históricos gracias a las escuelas de vuelo. El cese de actividad de varias compañías de este tipo a partir de 2010 motivó un fuerte descenso en las operaciones OCT y totales del aeropuerto hasta 2014. En 2015 comenzó a operar una nueva escuela de vuelo, Atlantic Flight Training, gracias a la cual las operaciones OCT volvieron a crecer por encima del 213% ese año, llegando a estabilizarse en más de 9.000 operaciones OCT en 2018 y 2019.

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

En lo que respecta a compañías de vuelos comerciales, cabe destacar que han existido rutas que se ofertaban desde diciembre hasta abril tanto en destinos domésticos como comunitarios, y que eran operadas con vuelos chárter por las compañías Air Nostrum, Privilege Style, Monarch Airlines y Thomson Airways. Eran viajes organizados para la práctica de esquí por la empresa Pyrenair, que cesó sus actividades en febrero de 2011. Air Europa también operó vuelos chárteres a Menorca entre junio y septiembre de 2012.

Desde el cese de las actividades de Pyrenair en 2011 y los vuelos chárteres de Air Europa en 2012, no ha vuelto a existir ninguna compañía que oferte rutas ni regulares ni chárter desde el aeropuerto. El resto de vuelos comerciales registrados históricamente correspondieron a otro tipo de servicios comerciales como aerotaxis (de compañías como Netjets o Executive, por ejemplo), ambulancias, y posicionamientos de vuelos sin pasajeros (como los de Zorex S.A. en 2014).

En el conjunto de la flota comercial que ha operado en el aeropuerto, predominan las aeronaves de tipos VI, VII y VIII fundamentalmente. Los modelos de avión CRJ-900, CRJ-200 y Airbus A320 han sido los más utilizados en las rutas comerciales de pasajeros operadas hasta 2012. Desde su desaparición ganaron cuota de mercado otras aeronaves más pequeñas como el Fairchild Metro, aunque apenas transportan pasajeros.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Huesca-Pirineos dispone de dos pistas, la 12R-30L de 2.100 x 45 m y la 12L-30R de 615 x 12 m. Además, dispone de una calle de salida perpendicular y una calle de rodadura paralela a las pistas que permite acceder a la aviación ligera a los hangares situados al noroeste del campo de vuelos.

El aeropuerto cuenta con una plataforma de uso compartido por la Aviación Comercial y la Aviación General. Dispone de 4 puestos de estacionamiento para Aviones Comerciales (puestos n1 a n4), un puesto para helicópteros (puesto H1) que es incompatible con el puesto n4, y 5 puestos de estacionamiento para aeronaves de aviación general (3 puestos de uso compartido con el puesto n1 comercial y 2 puestos de uso compartido con el puesto n4).

Aunque ninguna compañía ha mostrado interés por reanudar las rutas comerciales de temporada invernal a corto plazo, sí se espera que éstas se puedan restablecer a medio plazo. Así mismo se considera factible que se puedan ofertar vuelos chárteres en temporada estival a destinos de la costa a medio o largo plazo. También se ha considerado la posibilidad de conseguir alguna conexión regular desde el aeropuerto, como por ejemplo la ruta a Madrid-Barajas. Así mismo se estima que los vuelos de formación se incrementarán en el futuro gracias a la escuela Atlantic Flight, estimándose que otras escuelas de pilotos internacionales podrían estar interesadas en volver a operar en el aeropuerto.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Huesca-Pirineos se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), en el escenario medio 9.300 pasajeros comerciales, en el escenario alto 10.270 pasajeros y en el escenario bajo 8.410 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 270 pasajeros por hora y 3 aeronaves por hora, para el Horizonte 3 en el escenario medio.

De acuerdo con esto, se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 9.840 operaciones anuales (240 comerciales y 9.600 de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 9.930.

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

La única actuación necesaria en el subsistema de movimiento de aeronaves consiste en la reconfiguración de los puestos de estacionamiento en la plataforma, de manera que dos (2) posiciones de estacionamiento comerciales sean de uso compartido con diez (10) posiciones de estacionamiento de aeronaves de aviación general.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se reasignarán las plazas de aparcamiento para cubrir las necesidades del personal de Aena SME, S.A. y de las compañías, se adecuará el camino perimetral y se adecuará el edificio multiservicios para alojar un hangar para la Guardia Civil. Así mismo cuando se inicien las rutas comerciales operadas con aviones Airbus A320 se adoptarán las medidas necesarias para adecuar la categoría del SSEI a la que corresponda según la normativa que esté vigente en esa fecha.

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.