

2

Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

| | | |
|---|---|------|
| 1 | Generalidades | 2.1 |
| 2 | Estado Actual del Aeropuerto | 2.1 |
| | 2.1 Subsistema de movimiento de aeronaves | 2.2 |
| | 2.2 Subsistema de actividades aeroportuarias | 2.5 |
| 3 | Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo | 2.16 |
| | 3.1 Introducción | 2.16 |
| | 3.2 Área de jurisdicción de Logroño | 2.16 |
| | 3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada | 2.17 |
| | 3.4 Aproximación final al aeropuerto | 2.17 |
| | 3.5 Procedimientos reglamentarios de salida | 2.18 |
| 4 | Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégico de la situación actual | 2.18 |

| | | |
|-----|---|------|
| 4.1 | Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas | 2.18 |
| 4.2 | Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual | 2.20 |
| 5 | Infraestructuras de Acceso | 2.21 |
| 5.1 | Accesos por carretera | 2.21 |
| 6 | Análisis de tráfico | 2.21 |
| 6.1 | Estructura del tráfico | 2.22 |
| 6.2 | Evolución del tráfico comercial | 2.24 |
| 6.3 | Evolución del tráfico de otras clases de tráfico | 2.34 |
| 6.4 | Mercancías | 2.39 |
| 6.5 | Evolución de los valores punta y de diseño | 2.39 |
| 6.6 | Evolución del tráfico 2016-2019 | 2.40 |
| 7 | Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias | 2.42 |

SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Generalidades

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado en el término municipal de Agoncillo a 10 km al este de la ciudad de Logroño, capital de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La Comunidad de La Rioja es una comunidad uniprovincial cuya superficie es de 5.045 km², lo que representa el 1,0% del total nacional. Está situada entre los 41° 55' y los 42° 39' al norte del Ecuador y entre los 001° 40' y 003° 08' al oeste del Meridiano de Greenwich.

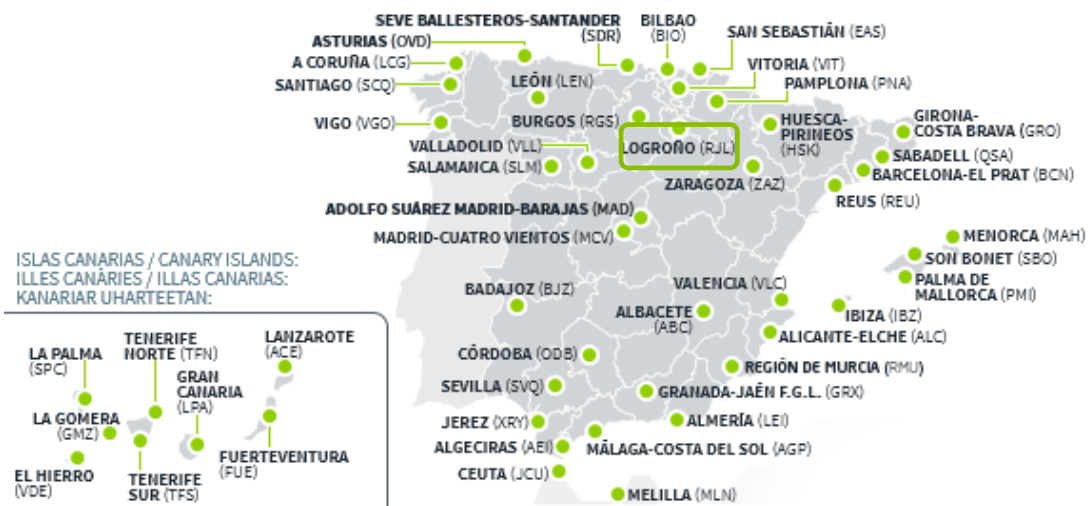
Ilustración 2.1.- Comunidad Autónoma de la Rioja



2 Estado Actual del Aeropuerto

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado en el término municipal de Agoncillo a 10 km al este de la ciudad de Logroño. En la Ilustración 2.2 se muestra la situación del aeropuerto respecto al resto de aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

Ilustración 2.2.- Situación del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo



Sus puntos característicos se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes. Tanto las coordenadas geográficas como las UTM se expresan en el sistema ETRS89 (huso 30).

Tabla 2.1.- Puntos Característicos del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

| Punto | Coord. Geográficas en ETRS89 | | | Coordenadas UTM en ETRS89 (Huso 30) | |
|-----------|------------------------------|-----------------|---------------|-------------------------------------|-------------|
| | Latitud (N) | Longitud (W) | Elevación (m) | X (m) | Y (m) |
| Umbral 11 | 42° 27' 49,42" | 002° 19' 57,03" | 352 | 554.877,0 | 4.701.481,3 |
| Umbral 29 | 42° 27' 25,27" | 002° 18' 26,39" | 347 | 556.953,1 | 4.700.753,0 |

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 30 °C y su elevación de 352 m.

Las características del aeropuerto según OACI son:

- Tipo: Aeropuerto Civil
- Categoría OACI: Clave 4C

El indicativo del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo según OACI es LERJ y según IATA es RJL.

A fecha de redacción de este documento el horario operativa del aeropuerto de Logroño-Agoncillo es desde el penúltimo sábado de julio al primer domingo de septiembre de lunes a viernes de 6:30 a 17:00, los sábados de 06:30 a 10:30 y los domingos de 12:00 a 16:00; y para el resto del año en época de verano de lunes a viernes de 5:00 a 11:00 y de 17:00 a 20:00, los sábados de 6:30 a 10:30 y los domingos de 16:00 a 19:30; y para el resto del año en temporada de invierno, el horario es de lunes a viernes de 6:00 a 12:00 y de 18:00 a 21:00, los sábados de 7:30 a 11:30 y los domingos de 17:00 a 20:30. Además, del proceso de certificación del aeródromo se ha emitido una resolución que flexibiliza el uso y autoriza la utilización de la instalación en régimen de uso restringido. El horario de uso restringido es durante el penúltimo sábado de julio al primer domingo de septiembre de 10:30 a 17:30 los sábados, y de 8:30 a 11:00 y de 16:00 a 18:30 los domingos; y en el resto del año en la temporada de verano el horario es de 10:30 a 17:30 los sábados y de 8:30 a 13:15 y de 14:15 a 16:00 los domingos y en la temporada de invierno el horario es de 11:30 a 18:30 los sábados y de 9:30 a 14:15 y de 15:15 a 17:00 los domingos.

2.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

2.1.1 Campo de vuelos

2.1.1.1 Pista

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de una única pista, de orientación 11-29, de 2.200 m de longitud y 45 m de anchura, con márgenes pavimentados de 7,5 m. Sus características físicas son las que se indican en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.- Características de la pista

| Designación | Orientación | Longitud (m) | Anchura (m) | Pavimento |
|-------------|-------------|--------------|-------------|-----------|
| 11 | 110° GEO | 2.200 | 45 | Asfalto |
| 29 | 290° GEO | 2.200 | 45 | Asfalto |

Dispone, en ambas cabeceras, de sendas zonas libres de obstáculos, CWY, cuyas dimensiones son de 60 m x 150 m. La franja asociada a la pista tiene unas dimensiones de 2.320 m x 300 m. Además, cada cabecera cuenta con una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) de dimensiones 90 m x 90 m.

Según lo anterior, las distancias declaradas son:

Tabla 2.3.- Distancias declaradas

| Distancias declaradas | | | | |
|-----------------------|----------|----------|----------|---------|
| | TORA (m) | ASDA (m) | TODA (m) | LDA (m) |
| 11 | 2.200 | 2.200 | 2.260 | 2.200 |
| 29 | 2.200 | 2.200 | 2.260 | 2.200 |

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

Dispone de un sistema de luces de aproximación de precisión de categoría I de 900 m de longitud para aterrizajes por la pista 29. En la Tabla 2.4 se resumen las características básicas de la iluminación de las pistas.

Tabla 2.4.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual

| RWY | Aproximación | PAPI | Umbral | Zona toma contacto | Eje de pista | Distancia luces eje de pista | Borde de pista | Distancia luces borde de pista |
|-----|-----------------------|-------|--------|--------------------|---|------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 11 | No | 2,97° | Verdes | No | 1.301 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas | 30 m | 1.601 m blancas + 600 m amarillas | 60 m |
| 29 | Precisión CAT I 900 m | 2,99° | Verdes | No | 1.301 m blancas + 600 m blancas y rojas + 300 m rojas | 30 m | 1.601 m blancas + 600 m amarillas | 60 m |

Con respecto a la pista descrita, según el estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Logroño. Plan Director*, DOSC-12-DTC-035-1.0, de fecha 28/02/2012, el RMP (Rendimiento Máximo de Pista) para ambas configuraciones de estudio (pista única 11 y pista única 29), es de 24 ops/h, y su capacidad sostenible, considerando un 85% del RMP, de 20 ops/hora.

No obstante, este valor de capacidad estaría limitado por la información facilitada en el documento “Valores de referencia de capacidad por aeropuerto. Temporada Verano 2018. Procedimiento de Coordinación de Medidas ATFCM entre Enaire y Aena” cuya capacidad para el aeropuerto de Logroño-Agoncillo es de 6 ops/hora.

2.1.1.2 Calles de Salida y Rodaje

El campo de vuelos tiene dos calles de salida perpendiculares a pista y de una calle de rodaje D que comunica la plataforma de aviación comercial con la de aviación general. No existe calle de rodadura paralela, por lo que las aeronaves acceden directamente desde la pista a los puestos de estacionamiento por las calles de salida perpendiculares.

De igual modo, el acceso a las cabeceras para el despegue se realiza por la propia pista aprovechando las plataformas de giro existentes en ambos extremos para proceder al despegue.

De las dos calles de salida, la calle A, de 23 m de anchura, conecta la pista con la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales y de aviación general. La calle de salida B, de 15 m de anchura, comunica la pista con la plataforma de la base de medios aéreos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El pavimento de estas calles de salida es de hormigón asfáltico con una resistencia PCN 56/F/A/W/T para la calle A y PCN 21/F/D/W/T para la calle B.

Todas las calles de rodaje disponen de luces de borde y luces de eje de calle de rodaje.

2.1.1.3 Puesto de Estacionamiento Aislado

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de un punto de aislamiento de aeronaves situado en las inmediaciones de la cabecera 29.

2.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

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

A la plataforma de aviación general se accede desde la plataforma de aviación comercial, mientras que la plataforma de la Base de Medios Aéreos de la Comunidad Autónoma de La Rioja tiene acceso independiente.

2.1.2.1 Plataforma de Aviación Comercial

Dispone de 5 puestos de estacionamiento cuya disposición es la que se muestra en la Ilustración 2.3. De ellos el puesto número 5 se ha definido también como un puesto para helicópteros (5H). En la Tabla 2.5 se indican los puestos existentes y el tipo de aeronave máxima para la que están diseñados.



Ilustración 2.4.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves



Tabla 2.5.- Aeronaves tipo por puesto de estacionamiento

| Puesto | Aeronave máxima | Tipo aeronave máxima | Sobre aeronave máxima | Incompatibilidades |
|--------|-----------------|----------------------|-----------------------|--|
| 1 | B734 | C | VII | - |
| 2 | AT76 | C | VIII | 3B ⁽¹⁾ ⁽²⁾ |
| 3 | B738 | C | VI | 3B |
| 3B | B752 | D | IV | 3, 2 ⁽²⁾ , 5 ⁽²⁾ , 5H ⁽²⁾ |
| 4 | AT46 | C | VIII | 3B ⁽¹⁾ ⁽²⁾ |
| 5 | AT76 | C | VIII | 5H, 3B ⁽²⁾ |
| 5H | AS32 | - | - | 5, 3B ⁽²⁾ |

⁽¹⁾ Se usa como puesto de deshielo

⁽²⁾ Uso simultáneo cuando se estaciona una aeronave de letra clave D

2.1.2.2 Plataforma de Aviación General

La plataforma de aviación general se sitúa al oeste de la plataforma de aviación comercial, tiene una superficie de 2.525 m² y cuenta con 7 puestos de estacionamiento. De ellos, 4 están diseñados para aeronaves de 12 m de envergadura máxima, otro diseñado para el estacionamiento de aeronaves con envergadura máxima de 10 m; y los dos últimos para aeronaves con envergadura máxima de 9,2 m.

Tabla 2.6.- Plataforma de Aviación General

| Puesto | Envergadura máxima (m) |
|--------|------------------------|
| 6 | 12 |
| 7 | 12 |
| 8 | 12 |
| 9 | 12 |
| 10 | 10 |
| 11 | 9,2 |
| 12 | 9,2 |

2.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

2.2.1 Zona de Pasajeros

2.2.1.1 Área Terminal

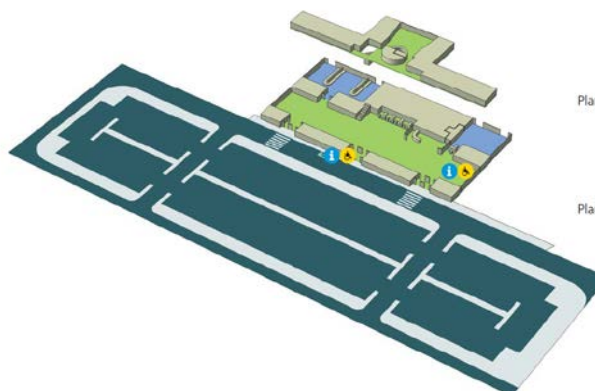
El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo cuenta con un Edificio Terminal de forma en planta rectangular para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes. De las dos plantas de las que consta el edificio, es la planta baja la destinada al pasajero.

El acceso al edificio se realiza desde la acera de salidas, cuya marquesina se asemeja al perfil de un ala.

Ilustración 2.5.- Edificio Terminal

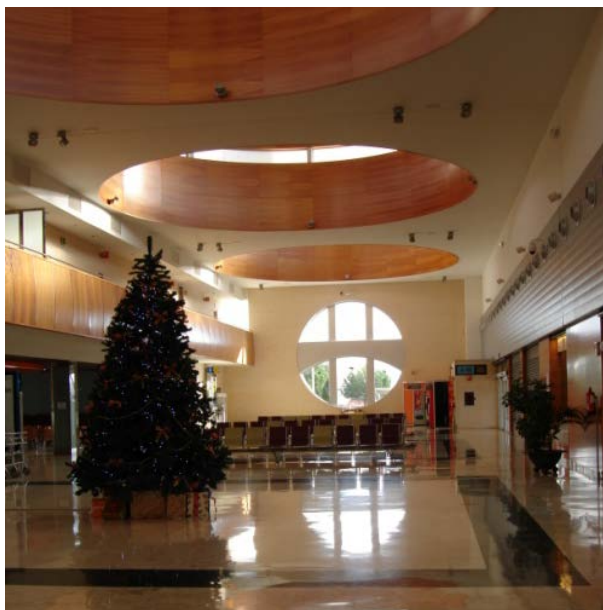


Ilustración 2.6.- Plano general del aeropuerto



Los vestíbulos de facturación, salidas y llegadas comparten un mismo espacio diáfano de doble altura, pues no existe separación física entre ellos. Por lo tanto, desde la acera de salidas el pasajero puede acceder al vestíbulo de llegadas o al vestíbulo de facturación según qué puerta de acceso utilice.

Ilustración 2.7.- Vestíbulos de facturación y salidas



Del vestíbulo se puede considerar que la parte central está destinada a la formación de colas para la facturación mientras que la zona este estaría destinada a las salidas y la zona oeste a las llegadas.

Una vez el pasajero ha facturado, puede pasar el control de seguridad para a continuación acceder a la sala de espera y embarque situada en la zona este del edificio. Esta sala cuenta únicamente con aseos, y no existiendo ninguna concesión comercial.

La zona de llegadas, por el contrario, ocupa el lado oeste del edificio. La sala de recogida de equipajes cuenta con dos hipódromos narrow body, aseos y concesiones comerciales relacionadas con los vehículos de alquiler. Los pasajeros, una vez recogido el equipaje, abandonan la sala por su parte central y acceden al vestíbulo y de ahí al exterior del Edificio Terminal.

De los espacios existentes en la planta superior, el pasajero tiene acceso a los aseos y a una concesión comercial situada en su parte central. El resto de espacios están ocupados por dependencias privadas.

En la Tabla 2.7 se realiza un resumen de las superficies contabilizadas en el Edificio Terminal y en la Tabla 2.8 se muestra un resumen de los equipamientos del mismo.

Tabla 2.7.- Superficies del Edificio Terminal

| SUPERFICIES (m ²) | Planta Baja | Planta Alta | Total |
|---|--------------|-------------|--------------|
| ZONA DE PASAJEROS | 2.171 | 337 | 2.508 |
| Aseos | 142 | 29 | 171 |
| ÁREA DE ESTANCIA Y ESPERA | 1.489 | - | 1.489 |
| Vestíbulo de salidas ¹ | 682 | - | 682 |
| Área de espera y embarque | 183 | - | 183 |
| Recogida de equipajes ² | 193 | - | 193 |
| Vestíbulo de llegadas | 431 | - | 431 |
| ÁREAS DE PASO | 346 | 106 | 452 |
| Control de seguridad | 36 | - | 36 |
| Recogida de equipajes ³ | 153 | - | 153 |
| Escaleras y otras | 157 | 106 | 263 |
| ÁREAS COMERCIALES | 194 | 202 | 396 |
| ÁREAS TÉCNICAS | 158 | 7 | 165 |
| Patio de carrillos y tratamiento de equipajes | 102 | - | 102 |
| Otras | 56 | 7 | 63 |
| ÁREAS PRIVADAS | 406 | 569 | 975 |
| Concesiones | 188 | 31 | 219 |
| Dependencias | 146 | 23 | 169 |
| Bloque Técnico | - | 360 | 360 |
| Aseos y áreas de paso | 72 | 155 | 227 |
| TOTAL | 2.735 | 913 | 3.648 |

⁽¹⁾ Incluye la zona de facturación

⁽²⁾ Esta superficie incluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje y una superficie virtual paralela a cada hipódromo alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carrillos.

⁽³⁾ Área de circulación dentro de la sala de recogida de equipajes.

Tabla 2.8.- Distribución de equipamientos del Edificio Terminal

| EQUIPAMIENTO (unidades) | Salidas | Llegadas | Total |
|-------------------------------------|---------|----------|-------|
| Mostradores de facturación | 5 | - | 5 |
| Controles de seguridad | 1 | - | 1 |
| Puertas de embarque | 2 | - | 2 |
| Hipódromos de recogida de equipajes | - | 2 | 2 |

2.2.1.2 Aparcamientos

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de varias zonas destinadas al aparcamiento de vehículos, siendo únicamente el aparcamiento principal el destinado a pasajeros.

El aparcamiento principal, situado frente al Edificio Terminal, es de acceso libre. Es un aparcamiento en superficie que ocupa 8.750 m² aproximadamente. De las 246 plazas disponibles, 221 son de uso público, 15 están reservadas para empleados y 10 para vehículos de alquiler. Dentro de las plazas de uso público existen 8 plazas para personas de movilidad reducida. Frente a la acera de llegadas existe una parada de taxis.

Ilustración 2.8.- Aparcamiento frente Edificio Terminal



2.2.2 Zona de carga

El Terminal de Carga ocupa 256 m² del Edificio Multiservicios. Este edificio está situado al sur del campo de vuelos, aproximadamente a 130 m al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros.

Ilustración 2.9.- Terminal de carga



2.2.3 Zona de Apoyo a la Aeronave

En el lado aire, junto al edificio de autoridades existe un espacio de aproximadamente 300 m² de superficie destinado a alojar los equipos handling necesarios para un adecuado tratamiento de los pasajeros.

Ilustración 2.10.- Estacionamiento de equipos handling



2.2.4 Zona de Servicios

2.2.4.1 Bloque Técnico

Bajo este nombre se agrupan las dependencias destinadas a alojar las oficinas de la administración aeroportuaria y los servicios técnicos. El Bloque Técnico ocupa 360 m² de la planta superior del Edificio Terminal.

2.2.4.2 Torre de control

La Torre de Control se encuentra situada a aproximadamente 420 m al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros en una posición centrada respecto a la pista de vuelos. En dicha instalación se emplaza un centro de emisores y receptores VHF.

El edificio de la Torre de Control consta de ocho plantas, una bajo rasante y siete sobre rasante, que se desarrollan bajo un núcleo central. El edificio cuenta con una zona de aparcamientos tanto exterior como cubierta dentro de la zona vallada del edificio, desde la que se accede directamente al interior del edificio.

Ilustración 2.11.- Torre de control



2.2.4.3 Centro de emisores

El centro de emisores (C. EMIS) se emplaza junto al vial de acceso al aeropuerto y consta de un edificio de una sola planta diáfana y 2 torres de antenas, tal y como se muestra en la Ilustración 2.12.

Ilustración 2.12.- Centro de emisores



2.2.4.4 Radioayudas de navegación aérea

En la Tabla 2.9 se muestran las instalaciones destinadas a las ayudas a la navegación en aproximación y en salida.

Tabla 2.9.- Radioayudas de navegación aérea

| Instalación (VAR) | ID | FREQ | HR | Observaciones |
|-------------------|-----|-------------|-------|---|
| DVOR | LPA | 115,450 MHz | H24 | COV a/at 40NM NO AVBL (diferentes radiales y niveles de vuelo); R-217: FL 110 COV 37NM y FL 170 COV 55NM |
| DME | LPA | CH 101 Y | H24 | |
| NDB | EAG | 399,000 kHz | HR AD | COB 45 NM |
| LOC 29 | ILO | 108,350 MHz | H24 | 291° MAG/ 151 m FM THR 11 |
| GP 29 | ILO | 333,950 MHz | H24 | 3°; RDH 16,52 m; A 300 m FM THR 29 & 105 m RCL a la derecha en el sentido de APCH |
| DME 29 | ILO | CH 20 Y | H24 | REF DME THR 29 |

El VOR doppler LPA ubicado en el recinto aeroportuario se denomina en este documento de Plan Director indistintamente como VOR LPA o DVOR LPA.

2.2.4.5 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es de categoría 5 en lo que a salvamento y extinción de incendios se refiere de manera continuada y de categoría 6 y 7 a demanda.

El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios ocupa la parte más cercana al campo de vuelos del Edificio Multiservicio, desde el cual tienen acceso directo a pista mediante una calle pavimentada que entronca perpendicularmente con ella.

Ilustración 2.13.- Edificio SSEI



El edificio, de una única planta, consta de 500 m² en la que se encuentra la cochera, oficinas, vestuarios, gimnasio, almacenes, cocina y comedor.

Ilustración 2.14.- Depósito elevado



El SSEI cuenta con 2 vehículos autoextintores cada uno de los cuales tiene una capacidad de 5.500 l de agua. Cada uno de estos vehículos tiene un régimen de descarga de solución de espuma de 500 litros por minuto según AIP.

Para una carga rápida de los depósitos de los vehículos autoextintores disponen de un depósito elevado situado junto al edificio del SSEI.

Existe una zona de prácticas para entrenamiento del personal del SSEI situada al suroeste de la Torre de Control.

Ilustración 2.15.- Zona de prácticas del SSEI



2.2.4.6 Servicio de Control de Fauna

El Servicio de control de fauna tiene como objetivo mantener la seguridad en el tráfico aéreo en cuanto al sobrevuelo de aves en el entorno próximo al aeropuerto, por lo que funciona todos los días del año.

Para ello, el aeropuerto dispone de una halconera situada a unos 1.300 m al oeste del Edificio Terminal.

Ilustración 2.16.- Halconera



2.2.4.7 Edificio de autoridades

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de un edificio modular para autoridades colindante con el Edificio Terminal por su lado este.

Ilustración 2.17.- Edificio de autoridades



2.2.4.8 Camino y vallado perimetral

El Aeropuerto dispone de un camino y vallado perimetral que bordean el aeropuerto de acuerdo a la normativa vigente.

El cerramiento consiste en una valla metálica con una altura media de 2,5 m de acuerdo a la normativa vigente.

2.2.4.9 Viales de servicio

Existe un vial de servicio que discurre junto al borde de la plataforma exceptuando por su lado más cercano a la pista.

Este vial permite acceder a la zona de estacionamiento de equipos handling situados al este del Edificio Terminal y al edificio de cocheras, edificio del SSEI y al lado aire de la base de medios aéreos contra incendios forestales, todos ellos situados al oeste del Edificio Terminal. El vial entronca con el camino perimetral junto a la base de medios aéreos contra incendios forestales.

En el lado aire existen otros viales de servicio que, partiendo del camino perimetral, permiten acceder a las instalaciones radioeléctricas y a la depuradora existente en el aeropuerto.

Finalmente, en el lado tierra existe un vial de servicio de acceso restringido que permite acceder al edificio multiservicios, a la parcela de abastecimiento de combustibles y a la parcela en la que se encuentra emplazada la Torre de Control.

2.2.5 Zona de Abastecimiento

2.2.5.1 Central eléctrica

El aeropuerto cuenta con una central eléctrica que ocupa una parte del edificio multiservicios.

Cuenta con una superficie total de aproximadamente 250 m² para alojar las instalaciones eléctricas del aeropuerto.

Ilustración 2.18.- Central eléctrica



Dispone de 3 transformadores Schneider de 400kVA cada uno. Las instalaciones de reguladores están en una sala con su propio equipamiento de compensación de energía reactiva y SAI para garantizar el suministro al balizamiento.

La central cuenta con 2 grupos electrógenos de 275kVA.

2.2.5.2 Abastecimiento de energía eléctrica

El aeropuerto recibe el suministro de energía eléctrica mediante una línea de alta tensión (13,2kV) que, hasta las inmediaciones del río Leza, barrera natural del aeropuerto por su extremo este, es aérea. A partir de ese punto transcurre por debajo del cauce del río Leza. En esta zona la instalación se encuentra protegida mediante una escollera.

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de contrato de energía con un total de potencia contratada de 300kW.

2.2.5.3 Abastecimiento de aguas

El Aeropuerto se abastece de la red de agua potable del Ayuntamiento de Agoncillo. Además, al sur del edificio de cocheras existe un depósito de agua enterrado.

2.2.5.4 Evacuación de aguas

Las aguas procedentes de plataforma tras pasar por separadores de hidrocarburos se unen a otras aguas pluviales limpias y vierten sobre el terreno.

Por otra parte, las aguas residuales sanitarias una vez tratadas en la depuradora del aeropuerto se vierten al río Ebro, sin superar en ningún caso los valores máximos establecidos por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

2.2.5.5 Residuos

El aeropuerto genera una gran variedad de residuos, cada uno de los cuales se deposita selectivamente en contenedores o en zonas de depósito temporal, dotados de medidas de prevención de la contaminación acordes a su naturaleza, hasta su retirada por gestores autorizados.

El punto limpio del aeropuerto está ubicado en el almacén de mantenimiento.

2.2.5.6 Abastecimiento de combustibles y lubricantes

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo tiene, desde 2007, servicio de combustibles AVGAS 100 LL y JET A-1 para aeronaves. La empresa CLH, Compañía Logística de Hidrocarburos, posee una concesión para los servicios aeroportuarios ligada a la distribución de combustibles. La parcela de combustibles está emplazada en el lugar propuesto para ello por el Plan Director de 2001, al oeste de la Torre de Control.

El almacenamiento del combustible de las aeronaves se realiza en tanques horizontales superficiales. Estos tanques se encuentran en una parcela urbanizada de 3.200 m² de superficie.

La capacidad de almacenamiento es:

- JET A-1: 2 depósitos con una capacidad de 50 m³ cada uno y una cisterna de 42,2 m³.
- AVGAS 100 LL: 1 depósito de 20 m³ y 1 cisterna de 1,65 m³.

Ilustración 2.19.- Depósitos de combustible



Además, el aeropuerto cuenta con un depósito elevado de gas propano de 16,05 m³ para la climatización del Edificio Terminal, así como un depósito enterrado de gasóleo de 10 m³ para los grupos electrógenos de la central eléctrica, ubicado en las proximidades de la central eléctrica.

2.2.6 Otras instalaciones

2.2.6.1 Edificio cocheras

Situado en el lado aire, entre el Edificio Terminal de Pasajeros y el edificio multiservicios.

Ilustración 2.20.- Edificio de cocheras



2.2.6.2 Almacén

La parte central del edificio multiservicios está destinada a almacén de mantenimiento y, entre otros, aloja el punto limpio del aeropuerto.

2.2.6.3 Base de Medios Aéreos Contra Incendios Forestales

El Gobierno de La Rioja inauguró en 2006 la base de medios aéreos contra incendios forestales que tiene emplazada en este aeropuerto.

Situada en una zona de acceso restringido, entre la parcela de combustibles y el edificio del SSEI, está formada por un edificio de una única planta dotado de una zona de aparcamientos en su extremo este. Al oeste de este edificio se encuentra una pista polideportiva y al norte el acceso a la plataforma de uso exclusivo, que está conectada con la pista mediante una calle de salida perpendicular.

A ambos lados de la plataforma se encuentran los depósitos de combustible y de agentes retardantes.

Ilustración 2.21.- Base de Medios Aéreos Contra Incendios Forestales



2.2.6.4 Centro cinológico

La Guardia Civil tiene en el aeropuerto un centro cinológico situado junto al edificio del Servicio de Extinción de Incendios por su lado oeste. Se encuentra en una zona de acceso restringido del lado tierra del aeropuerto.

Ilustración 2.22.- Centro cinológico



3 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

3.1 Introducción

La capacidad del sector aéreo más restrictivo de los que pueden afectar al espacio aéreo del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es de 37 operaciones a la hora (sector LECMPAL) de acuerdo al informe DOSC-12-DTC-001-1.0, de la División de Ingeniería ATM, de diciembre de 2011.

Tabla 2.10.- Capacidades declaradas por sectores

| SECTOR | CAPACIDAD DECLARADA |
|---------|---------------------|
| LECMPAL | 37 ops/h |

Fuente: Informe de la Dirección de Operaciones Plan Director Aeropuerto de Logroño, de fecha 27/12/2011

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se encuentra dentro del FIR/UIR Madrid y pertenece a la Región Centro - Norte de Navegación Aérea.

En las cercanías del aeropuerto se encuentran las siguientes Zonas Prohibidas, Restringidas o Peligrosas:

- LER 99 - Agoncillo (Logroño). Sectores A, B y C
- LED 50 - Bardenas (Zaragoza)
- LED 107 - Ablitas (Navarra)
- LED 10 - Castrillo del Val (Burgos)
- LEP 142 - Santa María de Garoña (Burgos)
- LED 70A - San Gregorio (Zaragoza)

3.2 Área de jurisdicción de Logroño

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

- Área de Control (Logroño CTA). El servicio de control dentro de la CTA es suministrado por Rioja TWR.
- Zona de Control (Logroño CTR). El servicio de control dentro de la CTR es suministrado por Rioja TWR.
- Zona de tránsito de aeródromo (Logroño ATZ). El servicio de control dentro del ATZ es suministrado por Rioja TWR.

El servicio de control en los espacios aéreos ATZ, CTR y CTA sólo se presta durante el horario operativo del aeropuerto.

3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada

Las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR) se describen en dos grupos correspondientes a las dos pistas existentes:

3.3.1 Pista 11

- Llegada Domingo Uno Papa (DGO1P)
- Llegada Garvu Uno Papa (GARVU1P)
- Llegada Mirpo Uno Papa (MIRPO1P). Sólo utilizable previa autorización ATC
- Llegada Vabar Dos Papa (VABAR2P)
- Llegada Vegel Uno Papa (VEGEL1P)

3.3.2 Pista 29

- Llegada Domingo Dos Mike (DGO2M)
- Llegada Garvu Uno Mike (GARVU1M)
- Llegada Mirpo Uno Mike (MIRPO1M). Sólo utilizable previa autorización ATC
- Llegada Vabar Dos Mike (VABAR2M)
- Llegada Vegel uno Mike (VEGEL1M)

3.4 Aproximación final al aeropuerto

En el AIP España están publicadas las cartas de aproximación por instrumentos siguientes:

- VOR RWY 11
- VOR RWY 29
- NDB RWY 29
- ILS RWY 29
- LOC RWY 29

También existen procedimientos VFR.

3.5 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI para el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, están incluidas en el AIP España y son las siguientes:

3.5.1 Pista 11

- Salida Domingo Cinco November (DGO5N)
- Salida Garvu Tres November (GARVU3N)
- Salida Garvu Uno Juliette (GARVU1J)
- Salida Mirpo Uno November (MIRPO1N). Sólo utilizable previa autorización ATC
- Salida Vogel Tres November (VEGEL3N)

3.5.2 Pista 29

- Salida Domingo Cinco Kilo (DGO5K)
- Salida Garvu Tres Kilo (GARVU3K)
- Salida Mirpo Uno Kilo (MIRPO1K). Sólo utilizable previa autorización ATC
- Salida Vogel Tres Kilo (VEGEL3K)
- Salida Garvu Uno Lima (GARVU1L)

4 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégico de la situación actual**

4.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas**

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo fueron establecidas por Real Decreto 733/2015, de 24 de julio (B.O.E. núm. 191, de 11 de agosto de 2015). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y sus modificaciones posteriores, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

El estado actual de las instalaciones aeroportuarias no ha sufrido cambios respecto al escenario descrito en el Real Decreto 733/2015, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas para el estado actual será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes.

Tal y como se recoge en el Documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes y la propuesta de servidumbres aeronáuticas para el estado actual son los siguientes:

Comunidad Autónoma de La Rioja:

- Agoncillo
- Alberite
- Alcanadre
- Arrúbal
- Ausejo
- Calahorra
- Cenicero

- Corera
- El Redal
- El Villar de Arnedo
- Entrena
- Fuenmayor
- Galilea
- Lagunilla del Jubera
- Lardero
- Logroño
- Murillo de Río Leza
- Navarrete
- Pradejón
- Ribafrecha
- Santa Engracia del Jubera
- Villamediana de Iregua
- Lazagurría
- Lerín
- Lodosa
- Los Arcos
- Mendavia
- Sansol
- Sartaguda
- Sesma
- Torres del Río
- Viana

Comunidad Foral de Navarra:

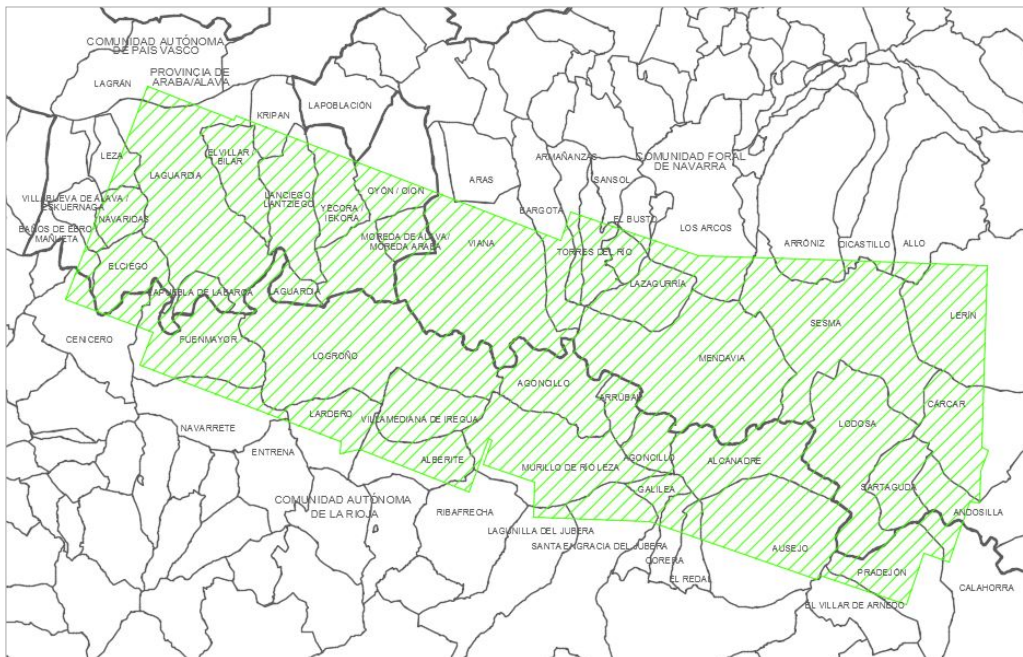
- Allo
- Andosilla
- Aras
- Armañanzas
- Arróniz
- Bargota
- Cárcar
- Dicastillo
- El Busto
- Lapoblación

Provincia de Araba/Álava:

- Baños de Ebro/Mañueta
- Elciego
- Elvillar/Bilar
- Kripan
- Lagrán
- Laguardia
- Lanciego/Lantziego
- Lapuebla de Labarca
- Leza
- Moreda de Álava/Moreda Araba
- Navaridas
- Oyón-Oion
- Villabuena de Álava/Eskuernaga
- Yécora/Iekora

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual y para el desarrollo previsible, se muestran en la Ilustración 2.23.

Ilustración 2.23.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, situación actual



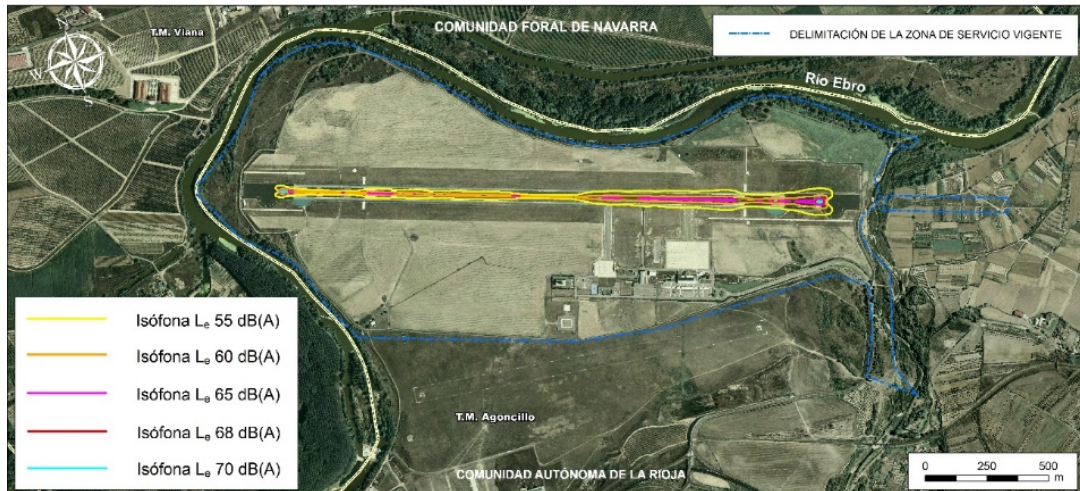
4.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

En el Documento III se hace una descripción exhaustiva de los niveles sonoras existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm 178, de 26 de julio de 2012). De esta forma, se incluyen las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico.

Ilustración 2.24.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo de la situación actual. Periodo día (7-19h)



Ilustración 2.25.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo de la situación actual. Periodo tarde (19-23h)



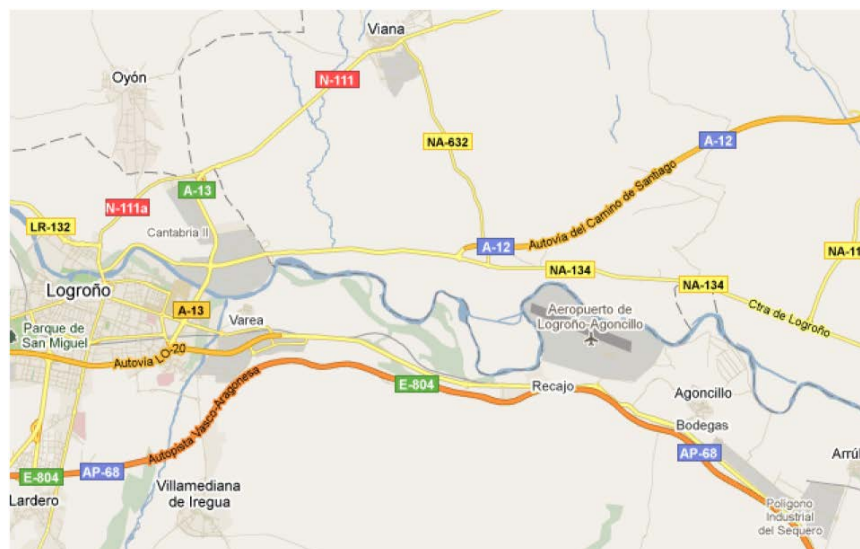
5 Infraestructuras de Acceso

5.1 Accesos por carretera

El único acceso al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se realiza a través de la carretera N-232 que une Logroño con Zaragoza, siendo la distancia desde el centro urbano de Logroño hasta el aeropuerto de 10 km y el tiempo medio de recorrido de 10 minutos.

En la Ilustración 2.26 se muestran todas las carreteras existentes en el entorno del aeropuerto.

Ilustración 2.26.- Mapa de accesos al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo



6 Análisis de tráfico

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. El aeropuerto lleva en funcionamiento desde mayo de 2003 y se ha considerado que el periodo de análisis sea desde 2006 hasta 2015 inclusive, último año con datos disponibles en el momento de inicio de la tramitación de este Plan Director.

Si bien, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

Se ha añadido un último punto donde se realiza un análisis del tráfico aeroportuario en el período 2016-2019, con el objeto de corroborar que tanto la prognosis realizada como el desarrollo previsible que se deriva en los capítulos siguientes de la memoria de este Plan Director sigue manteniendo toda su validez.

6.1 Estructura del tráfico

La estructura del tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo ha evolucionado desde la apertura del mismo. En los primeros años, la mayor parte del tráfico de pasajeros era debida al tráfico comercial. Sin embargo, desde 2007 ha comenzado una cierta inversión, debido no sólo al importante aumento de los pasajeros de otras clases de tráfico sino también debido al descenso del número de pasajeros comerciales. No obstante, a pesar del notable incremento del tráfico OCT, la imagen final del tráfico del aeropuerto sigue reflejando una gran dependencia del tráfico comercial.

El tráfico comercial de pasajeros ha experimentado un continuo crecimiento hasta llegar en 2007 a su máximo histórico. A partir de ese momento el tráfico comercial comienza a descender hasta obtener en 2013 sus peores cifras, incluso inferiores a las del año 2003, año de apertura del aeropuerto en el que únicamente estuvo operativo 8 meses.

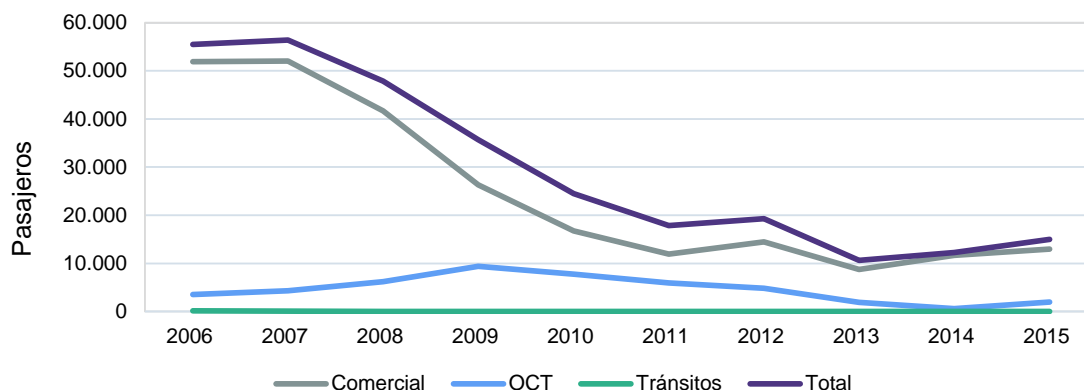
Los pasajeros de Otras Clases de Tráfico mantuvieron un crecimiento continuado desde 2006 a 2009 para luego descender bruscamente hasta 2014, momento en el que registra su mínimo histórico. En 2015 este tipo de tráfico cambió esa tendencia si bien registró valores de tráfico muy por debajo al de los primeros años de estudio.

En 2015, el 86,8% de los pasajeros fueron comerciales y el 13,2% de otras clases de tráfico.

Tabla 2.11.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2006-2015

| Año | Comercial | % respecto al total | Tránsitos | % respecto al total | OCT | % respecto al total | Total |
|------|-----------|---------------------|-----------|---------------------|-------|---------------------|--------|
| 2006 | 51.933 | 93,63% | - | 0,00% | 3.536 | 6,37% | 55.469 |
| 2007 | 52.040 | 92,32% | - | 0,00% | 4.331 | 7,68% | 56.371 |
| 2008 | 41.707 | 87,08% | - | 0,00% | 6.189 | 12,92% | 47.896 |
| 2009 | 26.282 | 73,70% | - | 0,00% | 9.381 | 26,30% | 35.663 |
| 2010 | 16.751 | 68,31% | - | 0,00% | 7.771 | 31,69% | 24.522 |
| 2011 | 11.934 | 66,76% | - | 0,00% | 5.943 | 33,24% | 17.877 |
| 2012 | 14.468 | 75,11% | - | 0,00% | 4.795 | 24,89% | 19.263 |
| 2013 | 8.715 | 82,23% | - | 0,00% | 1.883 | 17,77% | 10.598 |
| 2014 | 11.672 | 95,37% | - | 0,00% | 567 | 4,63% | 12.239 |
| 2015 | 12.994 | 86,79% | - | 0,00% | 1.977 | 13,21% | 14.971 |

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2006-2015



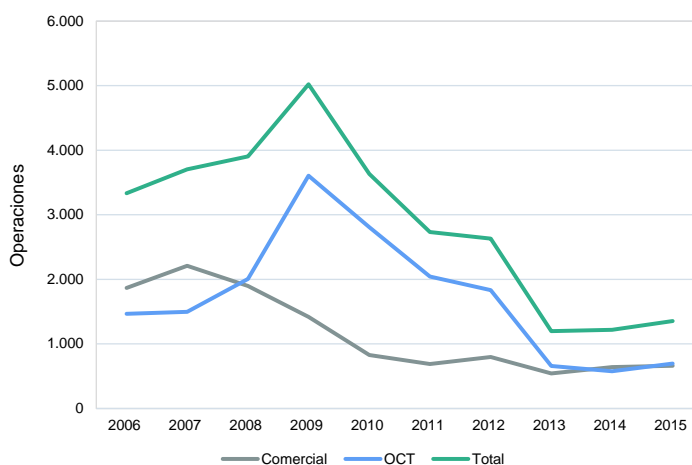
En lo que respecta al tráfico de aeronaves la aportación del tráfico comercial al total del aeropuerto no es tan notable como en el caso de pasajeros. En los primeros años de estudio, desde 2006 a 2008, prácticamente la mitad de las operaciones totales se debieron al tráfico OCT. Posteriormente, desde 2009 a 2012, las operaciones OCT adquirieron mayor predominio en el aeropuerto, llegando a representar el 77% de las operaciones totales en el año 2010. Finalmente, desde 2013 a 2015, el porcentaje de operaciones comerciales y OCT frente a totales ha vuelto a estar más igualado; así, en 2015 el 51,3% de las operaciones totales fueron OCT.

Las operaciones de otras clases de tráfico alcanzaron en 2009 los mayores valores de tráfico, debidos en gran medida a las operaciones de la compañía Top Fly. Desde entonces se ha producido un retroceso en el número de operaciones de OCT, salvo un crecimiento del 21% en el año 2015.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2006-2015

| Año | Comercial | % respecto al total | OCT | % respecto al total | Total |
|------|-----------|---------------------|-------|---------------------|-------|
| 2006 | 1.867 | 56,00% | 1.467 | 44,00% | 3.334 |
| 2007 | 2.210 | 59,65% | 1.495 | 40,35% | 3.705 |
| 2008 | 1.897 | 48,60% | 2.006 | 51,40% | 3.903 |
| 2009 | 1.418 | 28,23% | 3.605 | 71,77% | 5.023 |
| 2010 | 827 | 22,76% | 2.807 | 77,24% | 3.634 |
| 2011 | 689 | 25,20% | 2.045 | 74,80% | 2.734 |
| 2012 | 798 | 30,34% | 1.832 | 69,66% | 2.630 |
| 2013 | 542 | 45,20% | 657 | 54,80% | 1.199 |
| 2014 | 642 | 52,75% | 575 | 47,25% | 1.217 |
| 2015 | 660 | 48,71% | 695 | 51,29% | 1.355 |

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2006-2015



A la vista de los resultados mostrados anteriormente resulta conveniente analizar la evolución de los tráficos comercial y de otras clases de tráfico de manera independiente.

6.2 Evolución del tráfico comercial

6.2.1 Evolución histórica de la demanda

En este apartado se muestra la evolución del tráfico comercial tanto de pasajeros como de aeronaves del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo en el periodo 2006-2015. En el caso de los pasajeros, no se incluyen los tránsitos, ya que desde 2006 a 2015 no se ha registrado ninguno.

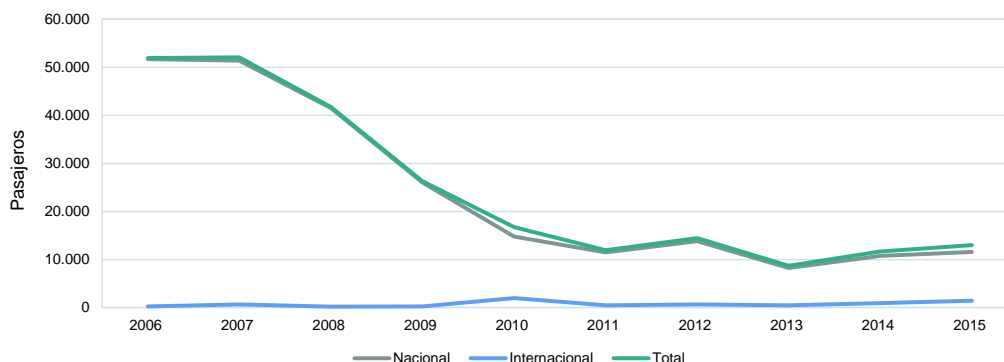
El tráfico nacional de pasajeros ha sido el soporte fundamental del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto ya que los grandes crecimientos de éste están íntimamente relacionados con el tráfico nacional, hasta tal punto que apenas hay diferencias entre los índices de crecimiento de ambos.

El tráfico internacional de pasajeros ha sido históricamente escaso. Su máximo histórico se registró en 2010 debido a los vuelos no regulares a Francia (París y Reims fundamentalmente), Alemania (Munich) y Suiza que acompañaron a la presentación mundial de un nuevo modelo de automóvil de la marca francesa Peugeot (operados principalmente con aeronaves Fokker F100). En los años 2011, 2012 y 2013 el tráfico internacional volvió a descender, si bien en 2014 y 2015 ha presentado un apreciable repunte respecto del total comercial de este aeropuerto (en 2015 representó el 11,00% de los pasajeros comerciales).

Tabla 2.13.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros, 2006-2015

| Año | Nacional | % sobre total | Internacional | % sobre total | Total Comercial |
|------|----------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| 2006 | 51.691 | 99,53% | 242 | 0,47% | 51.933 |
| 2007 | 51.373 | 98,72% | 667 | 1,28% | 52.040 |
| 2008 | 41.483 | 99,46% | 224 | 0,54% | 41.707 |
| 2009 | 26.017 | 98,99% | 265 | 1,01% | 26.282 |
| 2010 | 14.784 | 88,26% | 1.967 | 11,74% | 16.751 |
| 2011 | 11.465 | 96,07% | 469 | 3,93% | 11.934 |
| 2012 | 13.814 | 95,48% | 654 | 4,52% | 14.468 |
| 2013 | 8.257 | 94,74% | 458 | 5,26% | 8.715 |
| 2014 | 10.756 | 92,15% | 916 | 7,85% | 11.672 |
| 2015 | 11.565 | 89,00% | 1.429 | 11,00% | 12.994 |

Gráfico 2.3.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros, 2006-2015



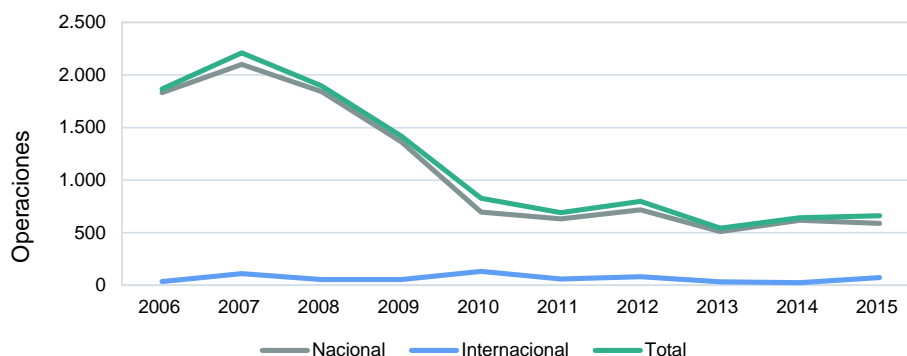
El tráfico comercial de pasajeros ha registrado una fuerte caída desde 2007 hasta 2010, momento a partir del cual se ha estabilizado presentando ligeras fluctuaciones.

En cuanto al tráfico comercial de aeronaves, la imagen final es análoga al caso de los pasajeros. Muestra una tendencia descendente muy apreciable desde 2007 hasta 2010, estabilizándose a partir de ese momento tal y como se puede constatar en la Tabla 2.14 y en el Gráfico 2.4.

Tabla 2.14.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves, 2006-2015

| Año | Nacional | % sobre total | Internacional | % sobre total | Total Comercial |
|------|----------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| 2006 | 1.833 | 98,18% | 34 | 1,82% | 1.867 |
| 2007 | 2.101 | 95,07% | 109 | 4,93% | 2.210 |
| 2008 | 1.844 | 97,21% | 53 | 2,79% | 1.897 |
| 2009 | 1.364 | 96,19% | 54 | 3,81% | 1.418 |
| 2010 | 696 | 84,16% | 131 | 15,84% | 827 |
| 2011 | 630 | 91,44% | 59 | 8,56% | 689 |
| 2012 | 717 | 89,85% | 81 | 10,15% | 798 |
| 2013 | 510 | 94,10% | 32 | 5,90% | 542 |
| 2014 | 618 | 96,26% | 24 | 3,74% | 642 |
| 2015 | 587 | 88,94% | 73 | 11,06% | 660 |

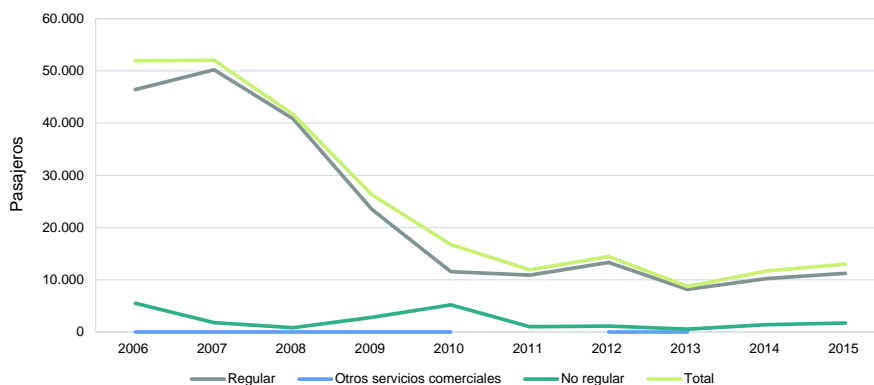
Gráfico 2.4.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves, 2006-2015



6.2.2 Evolución por servicio

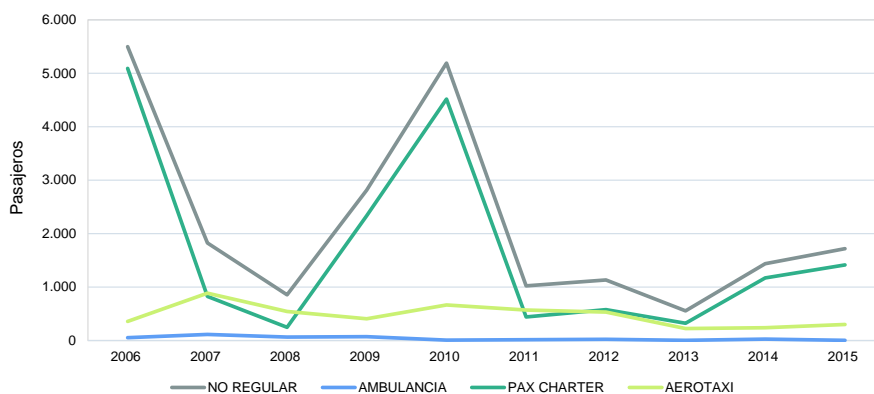
La gran mayoría de los pasajeros que hacen uso de las instalaciones aeroportuarias, son pasajeros regulares tal y como se constata en el Gráfico 2.5, representando en 2015 el 87% de los pasajeros comerciales. Sin excepción alguna, la totalidad del tráfico regular de pasajeros es debida al segmento nacional, siendo los destinos principales Madrid, Palma de Mallorca y Barcelona, dejando, por lo tanto, al segmento internacional para otros servicios no regulares.

Gráfico 2.5.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por servicio, 2006-2015

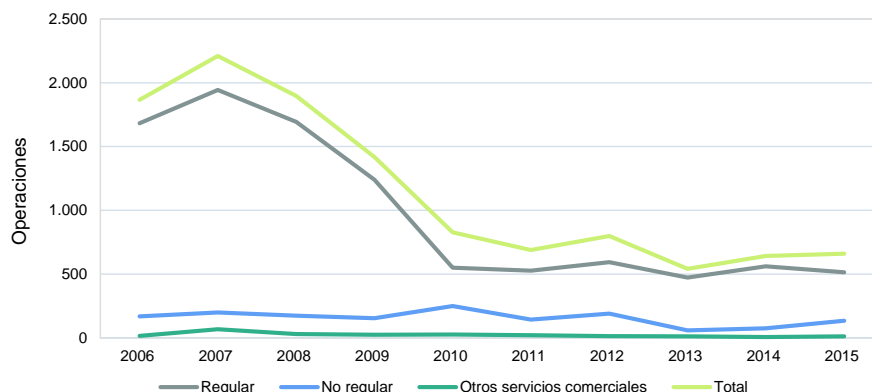


El tráfico no regular muestra una tendencia oscilante. Como se puede ver en el Gráfico 2.6 el principal aporte al tráfico no regular es debido a los vuelos chárteres. En 2010, gracias a la presentación mundial de un nuevo automóvil de Peugeot, se vio incrementado considerablemente el número de pasajeros chárter no nacionales. No obstante, a pesar de este incremento no se consiguió llegar a los valores de 2006, año en el que solamente los pasajeros cuyos destinos fueron Palma de Mallorca y Menorca aportaron más que la totalidad de 2010. En el año 2015 se operaron vuelos a Italia (Pisa y Catania), a Alemania (Berlín y Munich) y a otros destinos nacionales.

Gráfico 2.6.- Evolución del tráfico comercial no regular de pasajeros, 2006-2015



Al igual que sucede en el caso de pasajeros, la evolución de aeronaves muestra una tendencia decreciente con máximos históricos en 2007. La evolución de las operaciones comerciales ha ido pareja a la de las operaciones regulares, ya que la mayor parte de las operaciones comerciales han sido regulares con Madrid y Barcelona como destinos principales, si bien el descenso no ha sido tan brusco debido a que las operaciones no regulares experimentaron en 2010 un notable crecimiento.

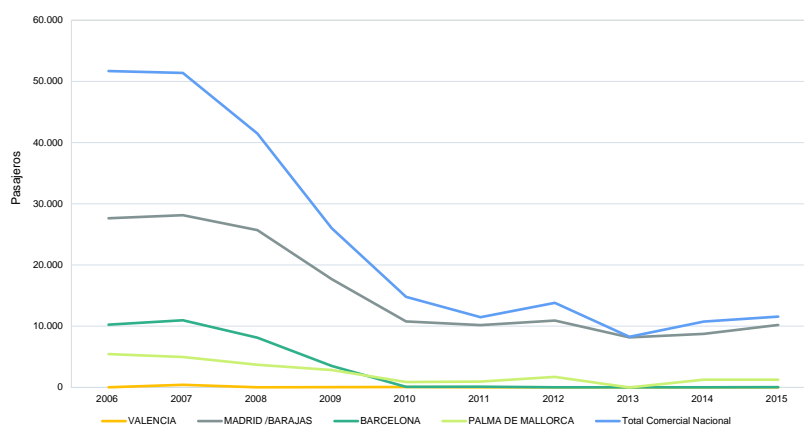
Gráfico 2.7.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por servicio, 2006-2015

6.2.3 Evolución por destinos

Dado que la mayor parte del tráfico comercial del aeropuerto es de carácter nacional, es lógico suponer que los principales destinos sean destinos nacionales, destacando principalmente A.S. Madrid-Barajas. En 2015 la ruta a Madrid supuso una aportación del 88% de los pasajeros nacionales, seguida de la ruta a Palma de Mallorca, con el 11% del tráfico comercial nacional.

Dentro de los principales destinos nacionales, son las rutas a Madrid y, hasta 2009 inclusive, a Barcelona las únicas rutas que se reparten regularmente a lo largo del año. Además, históricamente, en estas rutas se han disminuido las frecuencias en verano, hasta incluso no operar ningún vuelo en agosto como sucede en la ruta a Barcelona. Justo lo contrario que ocurre en las restantes rutas, que, aun siendo en muchos casos rutas regulares, son rutas estivales. En sus inicios, la ruta a Palma de Mallorca era operada por Spanair, para desde 2006, coexistir con Air Nostrum y más brevemente con Blue Wings, que en 2009 hizo una pequeña incursión en el aeropuerto (transportó casi 2.000 pasajeros entre julio y agosto); a partir de 2011 la ruta es operada únicamente por Air Nostrum y en 2012, 2014 y 2015 por Air Europa.

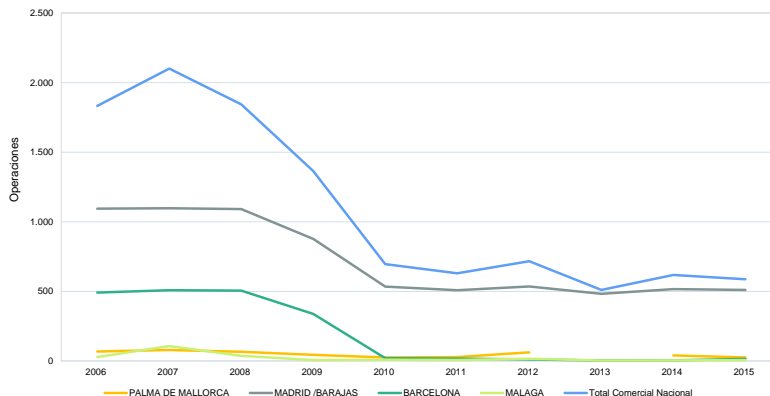
En 2006 la ruta a Tenerife Sur representó el 11% de los pasajeros nacionales, si bien esta tendencia ha ido disminuyendo hasta su desaparición en 2011. Por último, la ruta a Valencia es la cuarta por pasajeros transportados en 2015, si bien únicamente supuso el 0,1% del total de pasajeros nacionales.

Gráfico 2.8.- Evolución del tráfico comercial nacional de pasajeros de los principales destinos, 2006-2015

La evolución de las aeronaves por destinos es similar a la evolución de los pasajeros, tal y como se puede comprobar en el Gráfico 2.9. Son las rutas a Madrid y a Barcelona (hasta 2009) las que más operaciones

aportan al tráfico del aeropuerto. Entre las restantes operaciones es la ruta a Palma de Mallorca la que más tiempo ha permanecido operativa, con su máximo en 2007.

Gráfico 2.9.- Evolución del tráfico comercial nacional de aeronaves de los principales destinos, 2006-2015



6.2.4 Evolución por compañías

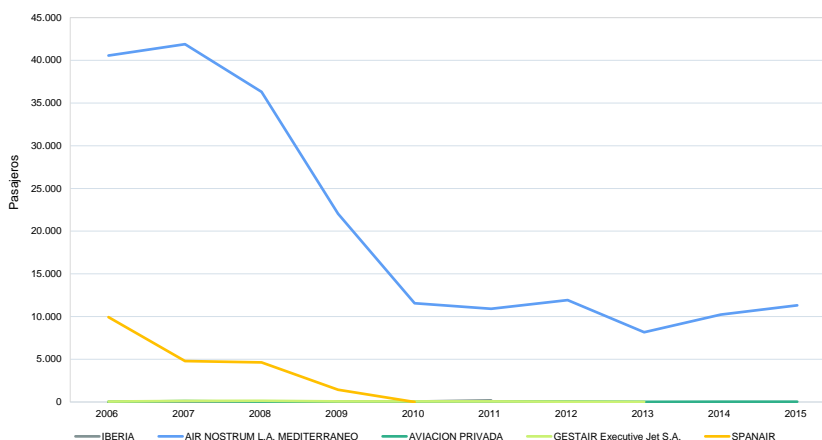
La compañía que más pasajeros aporta al tráfico comercial de pasajeros ha sido Air Nostrum. Spanair fue la segunda compañía más importante hasta su cese en 2009, llegando a transportar en 2006 casi el 20% de los pasajeros comerciales.

Spanair, que comenzó las operaciones en 2004, mantuvo una tendencia creciente hasta 2006, año en el que alcanzó su máximo histórico, y desde entonces descendió hasta dejar de operar en septiembre de 2009. Spanair realizaba vuelos en las temporadas estivales y sus principales destinos fueron Palma de Mallorca, en el periodo 2004-2008, y Tenerife Sur, entre 2005 y 2009.

Respecto a las compañías del segmento internacional, destaca en 2015 el crecimiento de Enter Air y de Luxair; además de la entrada de Transavia Holland, lo que provocó un aumento del 56% en el tráfico comercial internacional respecto 2014.

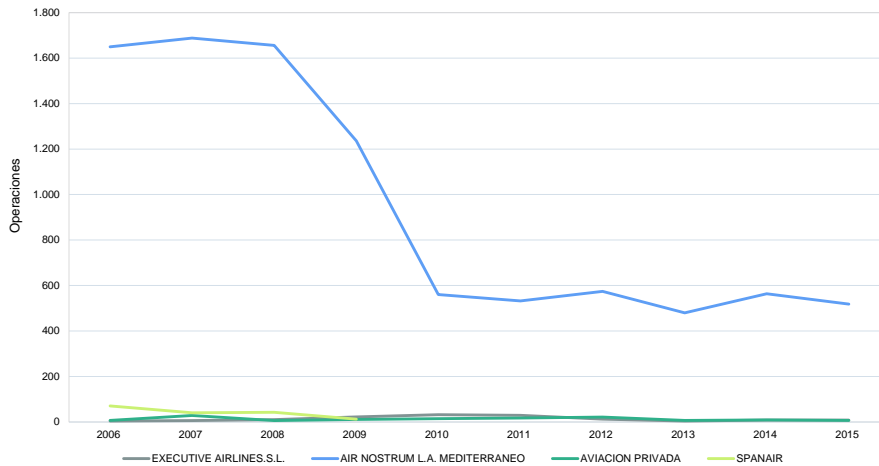
A partir de 2011 y hasta 2015, el predominio de Air Nostrum se hace más notable, transportando en 2015 el 98% de los pasajeros comerciales nacionales.

Gráfico 2.10.- Evolución del tráfico comercial nacional de pasajeros de las principales compañías, 2006-2015



La evolución de las aeronaves por compañías es similar a la de los pasajeros. En el Gráfico 2.11 se muestra el predominio de Air Nostrum en el tráfico de aeronaves comerciales nacionales.

Gráfico 2.11.- Evolución del tráfico comercial nacional de aeronaves de las principales compañías, 2006-2015

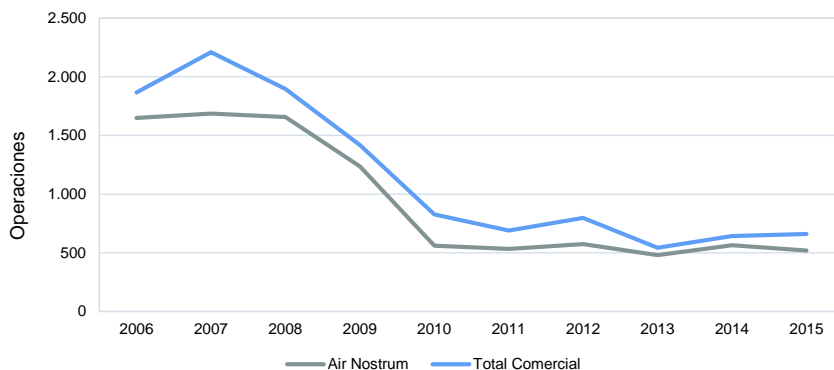
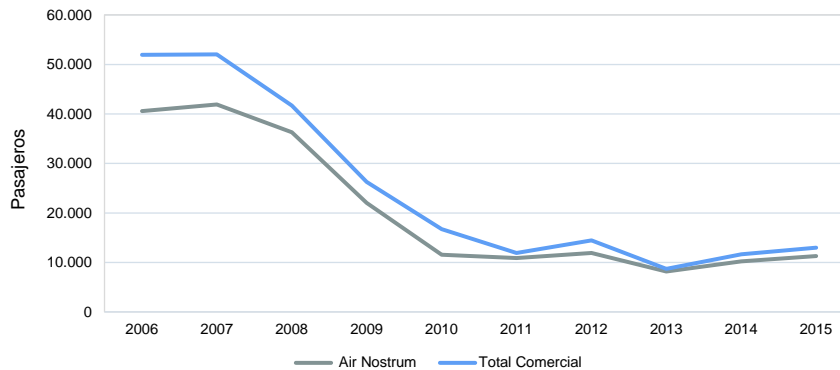


Dadas las características del tráfico de compañías parece razonable realizar un análisis más específico de la compañía más importante del aeropuerto, Air Nostrum.

6.2.4.1 Air Nostrum

Air Nostrum es la compañía más importante de las que operan en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. De hecho, y como se puede comprobar en el Gráfico 2.12, la evolución del tráfico comercial tanto de pasajeros como de aeronaves sigue la misma tendencia que la que tiene Air Nostrum, especialmente en épocas en las que se han producido descensos tanto en pasajeros y aeronaves motivados por la desaparición de otras compañías.

Gráfico 2.12.- Evolución del tráfico comercial de Air Nostrum, 2006-2015



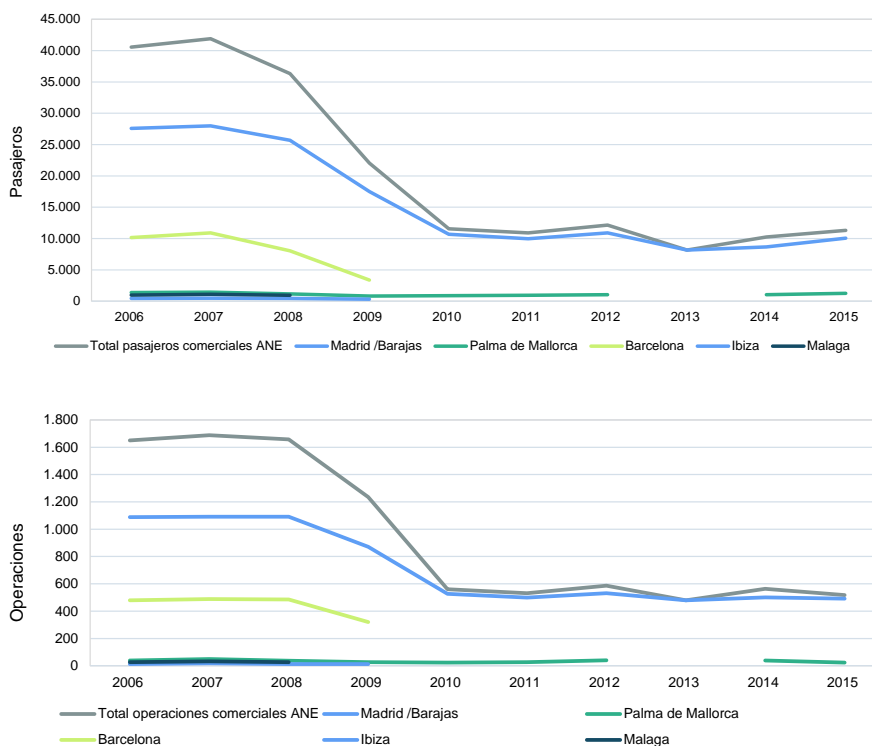
Air Nostrum comenzó a operar en el aeropuerto el 10 de octubre de 2003 ofertando vuelos a Madrid y a Barcelona. Alcanzó sus máximos históricos en 2007 para a partir de entonces comenzar a disminuir hasta alcanzar en 2013 su mínimo histórico, transportando poco más de 8.000 pasajeros.

De todas las rutas operadas las únicas que han mantenido una regularidad anual han sido la ruta a Madrid y hasta 2009 la ruta a Barcelona (en 2010 Air Nostrum dejó de efectuar la ruta a Barcelona dadas las malas cifras alcanzadas en 2009).

Además de los anteriores destinos Air Nostrum ha ofertado en los meses de verano vuelos a destinos vacacionales, como son Málaga e Ibiza. Estas rutas veraniegas, aunque no son las que más pasajeros y operaciones aportan al total de Air Nostrum, son las que tienen mejores parámetros pasajeros/aeronave y factores de ocupación.

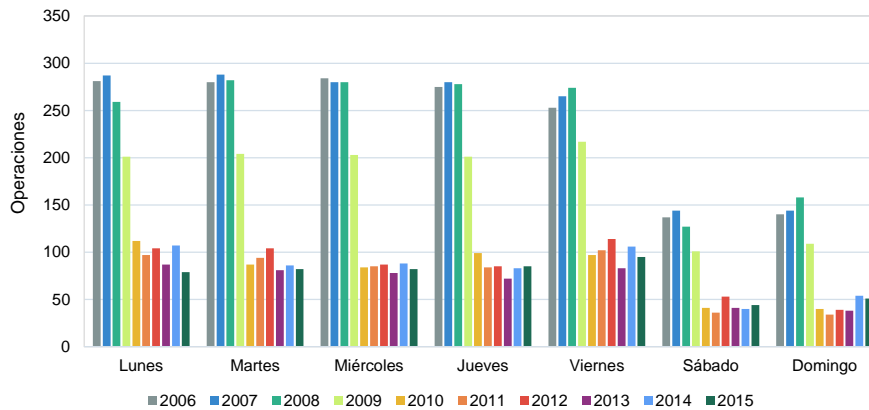
En 2015, el 89% de pasajeros transportados por Air Nostrum tenían por destino el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas y el 11% restante se debieron a los pasajeros transportados durante los meses de verano a Palma de Mallorca.

Gráfico 2.13.- Evolución del tráfico comercial en los principales destinos de Air Nostrum, 2006-2015



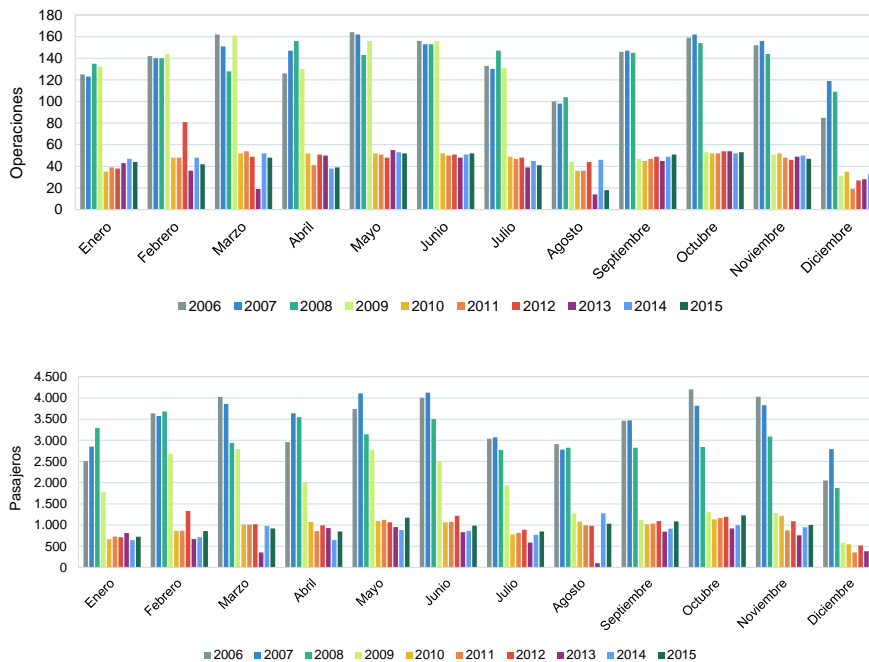
Puesto que las rutas principales de Air Nostrum han sido a Madrid y a Barcelona (la cual dejó de operar en 2010), que sobre todo han estado más ocupadas entre los lunes y los viernes, y que las rutas estivales han tenido lugar en días laborales, la distribución semanal del tráfico de Air Nostrum es un calco de la distribución horaria de la ruta a Madrid. Como se puede ver, es una distribución bastante estable, ya que con el paso de los años únicamente ha modificado los valores de tráfico, pero no la distribución final.

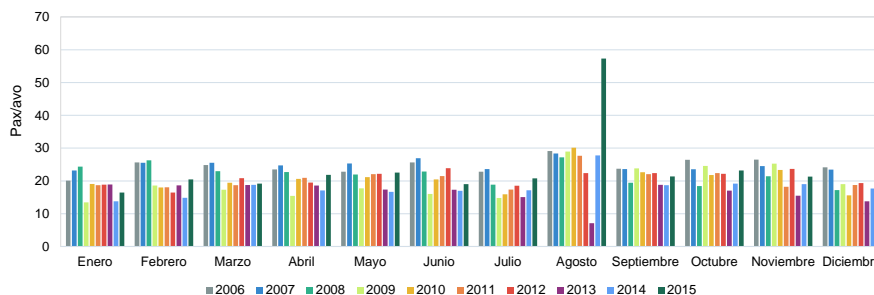
Gráfico 2.14.- Evolución de la distribución semanal del tráfico de Air Nostrum, 2006-2015



En general no solamente la distribución semanal, sino también la distribución mensual y anual de Air Nostrum es prácticamente una reproducción de la evolución de la ruta a Madrid. De hecho, se puede apreciar que, en verano, momento en el que se reducen las frecuencias a Madrid y a Barcelona, a pesar de la inclusión de rutas estivales, las cifras relativas a pasajeros y operaciones no consiguen remontar. Por el contrario, en la evolución del parámetro pasajeros/aeronave dado que las rutas estivales son las que tienen parámetros más altos, el parámetro global sí se ve afectado por ellas, obteniéndose en agosto los valores más elevados.

Gráfico 2.15.- Estacionalidad de la demanda de Air Nostrum, 2006-2015





En todas las rutas operadas la mayor parte de los modelos de aeronave empleados, desde los inicios de las operaciones, han sido aeronaves de un tamaño medio de 50 asientos, siendo en 2010 el modelo CRJ 200 el más empleado. No obstante, a partir de 2013, Air Nostrum empezó a operar con aeronaves ATR72 y CRJ900. El factor pax/avo tan elevado en agosto de 2015 (57) se debió a 18 vuelos realizados a Palma de Mallorca con 10 ATR72, 6 CRJ200 y 2 CRJ900.

6.2.5 Flota usuaria del aeropuerto

En el Gráfico 2.16 y Gráfico 2.17 se muestra la evolución de la flota comercial usuaria del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Como se puede observar, el mercado ha estado dominado por muy pocos modelos, siendo los más empleados el Canadair Regional Jet 200 y el De Havilland Dash 8-300 desde 2006 a 2009. A partir de 2010 el modelo DHC-8 deja de utilizarse y se empieza a operar con aeronaves Cessna Citation, además del CRJ200.

Estas aeronaves se corresponden con los modelos empleados por Air Nostrum, que es la compañía que más operaciones ha realizado desde la apertura del aeropuerto.

Gráfico 2.16.- Evolución de las principales aeronaves de la flota comercial, 2006-2015

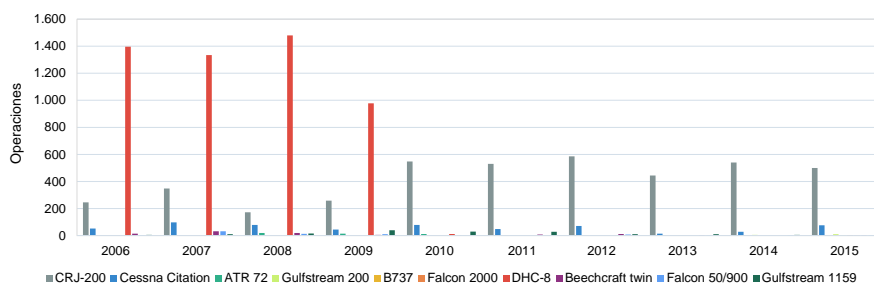
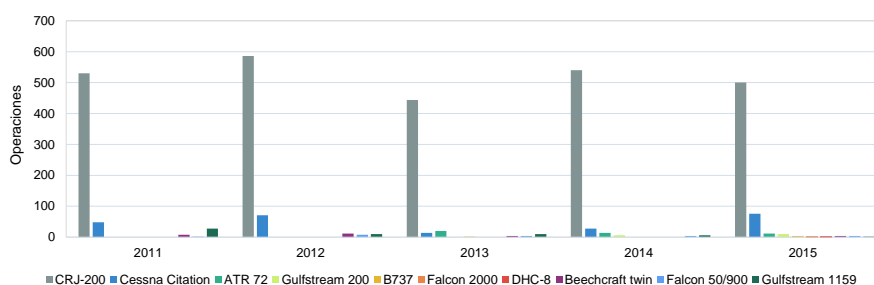
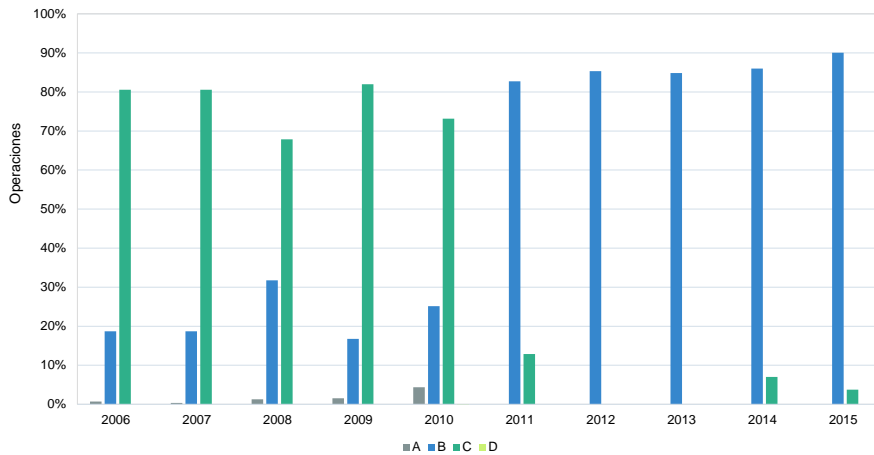


Gráfico 2.17.- Evolución de las principales aeronaves de la flota comercial, 2011-2015



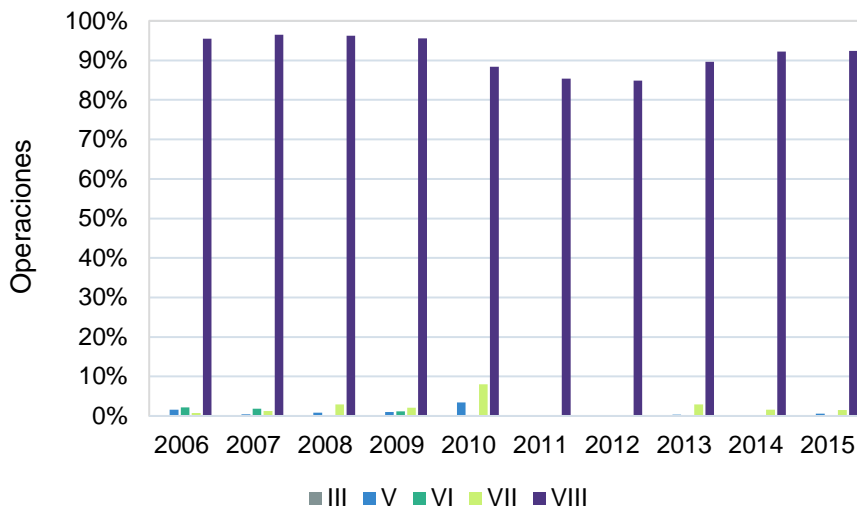
Si se clasifica la flota comercial en función de la letra de clave se puede comprobar que se han invertido los tipos más empleados, debido básicamente a que Air Nostrum empleaba en sus inicios el De Havilland Dash 8-300 y el Fokker F50 que son tipo C, mientras que en los últimos años el modelo más empleado ha sido el Canadair Regional Jet 200, que es un tipo B.

Gráfico 2.18.- Movimientos por tipo de aeronave, 2006-2015



En general, las aeronaves empleadas, salvo los Fokker F50 y F100 (ambos requieren sobres tipo VII), requieren puestos de estacionamiento tipo VIII, definido según el manual normativo de señalización en el área de movimiento de Aena. A partir del año 2011 apenas se realizan operaciones con F50 y F100.

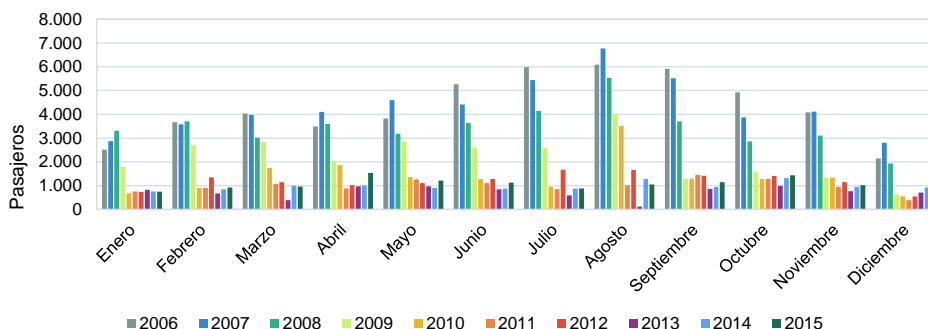
Gráfico 2.19.- Movimientos por tipo de puesto de estacionamiento, 2006-2015



6.2.6 Estacionalidad de la demanda

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo presenta un tráfico comercial de pasajeros que alcanza los mayores valores, en los meses veraniegos. Como se puede ver, la evolución global es análoga a la experimentada por Air Nostrum, salvo en los periodos vacacionales que es mayor. En estos periodos, en los años entre 2006 y 2010 aparecieron compañías como Spanair, Privilege Style o Blue Wings que son las que realizaron el aporte adicional. A partir de 2011 y hasta 2015 este aporte adicional es mucho más reducido.

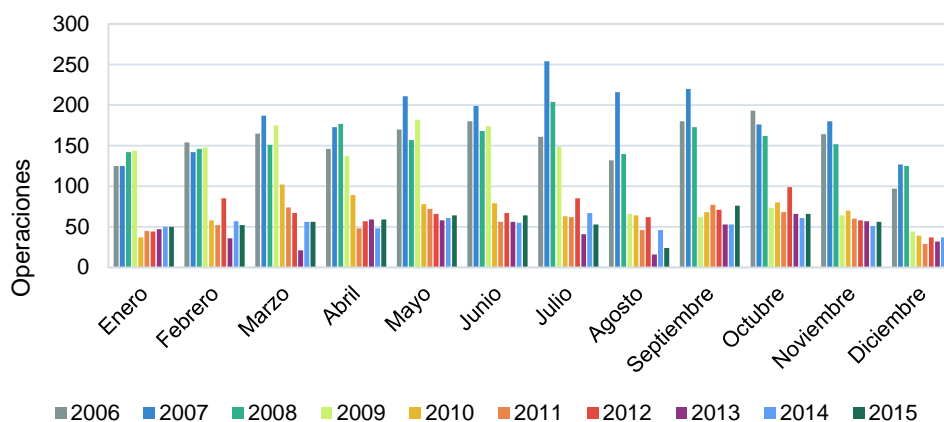
Gráfico 2.20.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros, 2006-2015



Por el contrario, el tráfico comercial de aeronaves es bastante más desigual, no siguiendo una misma tendencia mensual año tras año. Parecía que el tráfico iba siendo cada vez más estacional, alcanzándose los mayores valores en julio, pero sin embargo, desde el verano de 2008, en el que se han ido reduciendo frecuencias y desapareciendo rutas, se tiene una distribución bastante desigual.

En 2015, septiembre ha sido el mes en el que se ha alcanzado el mayor número de operaciones (67% de las cuales fueron realizadas por Air Nostrum), siendo agosto el mes con menor número de operaciones. Sin embargo, en este mes se registró un gran número de pasajeros, lo que hace que el factor pax/avo del mes de agosto sea el más alto respecto al resto de los meses de 2015.

Gráfico 2.21.- Estacionalidad de la demanda de aeronaves, 2006-2015



6.3 Evolución del tráfico de otras clases de tráfico

6.3.1 Evolución histórica de la demanda

El tráfico OCT ha experimentado un crecimiento desde 2006 a 2009, año en el que alcanzó su máximo histórico (tanto en pasajeros como en aeronaves); para posteriormente decrecer desde 2010 a 2014. En 2015 se rompe esta tendencia presentando el aeropuerto un fuerte crecimiento del tráfico OCT respecto del año anterior hasta valores de tráfico similares a los registrados en 2013.

Tabla 2.15.- Evolución histórica de la demanda de OCT, 2006-2015

| | Pasajeros | Crecimiento | Operaciones | Crecimiento |
|------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| 2006 | 3.536 | 31,94% | 1.467 | 6,23% |
| 2007 | 4.331 | 22,48% | 1.495 | 1,91% |
| 2008 | 6.189 | 42,90% | 2.006 | 34,18% |
| 2009 | 9.381 | 51,58% | 3.605 | 79,71% |
| 2010 | 7.771 | -17,16% | 2.807 | -22,14% |
| 2011 | 5.943 | -23,52% | 2.045 | -27,15% |
| 2012 | 4.795 | -19,32% | 1.832 | -10,42% |
| 2013 | 1.883 | -60,73% | 657 | -64,14% |
| 2014 | 567 | -69,89% | 575 | -12,48% |
| 2015 | 1.977 | 248,68% | 695 | 20,87% |

Gráfico 2.22.- Evolución histórica de la demanda de pasajeros OCT, 2006-2015

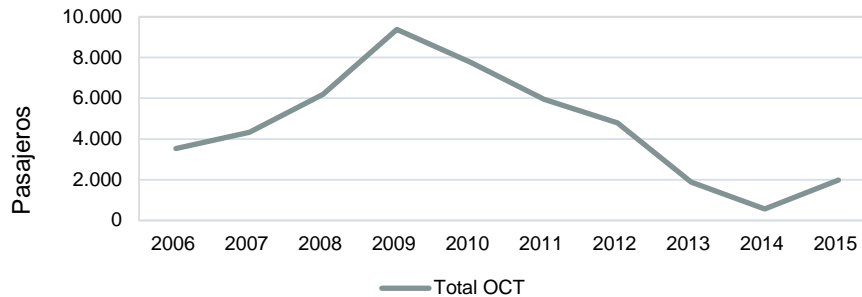
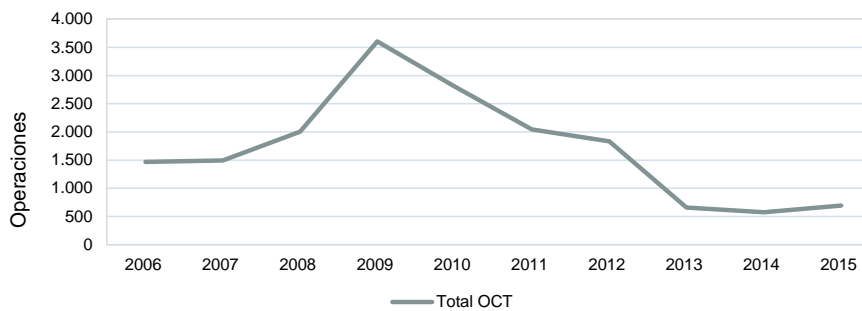


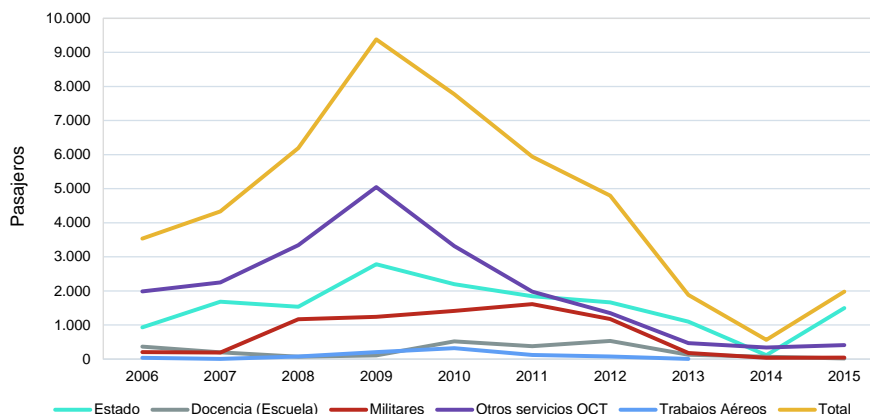
Gráfico 2.23.- Evolución histórica de la demanda de operaciones OCT, 2006-2015



6.3.2 Evolución por servicio

Tradicionalmente los mayores aportes al tráfico del aeropuerto han sido debidos a operaciones y pasajeros de otros servicios OCT, estado y militares.

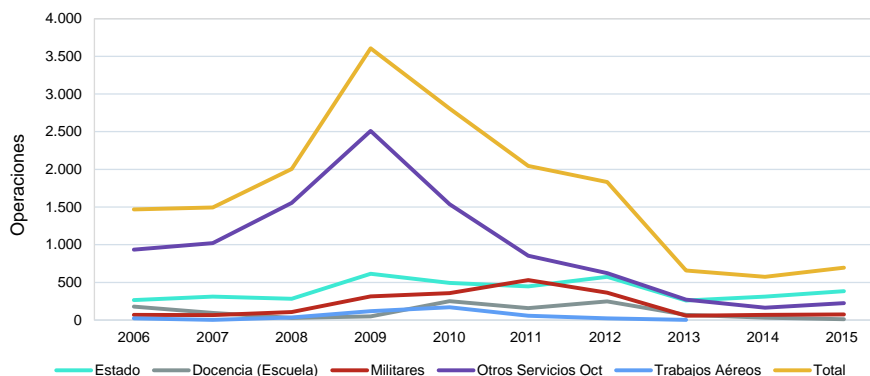
Gráfico 2.24.- Evolución de los pasajeros de OCT por tipo de servicio, 2006-2015



La evolución en aeronaves, representada en el Gráfico 2.25, es análoga a la de pasajeros. Por ello, la evolución del parámetro pasajeros/aeronave se mantiene estable, en valores entre 2 – 3, salvo en el año 2014 en el que el número de operaciones se mantuvo mientras que los pasajeros disminuyeron.

En el caso de los vuelos de estado, el parámetro pasajero/aeronave permanece estable, en torno a 4 – 5, salvo en el año 2014 en el que apenas se registraron pasajeros de este tipo de servicio.

Gráfico 2.25.- Evolución de las aeronaves de OCT por tipo de servicio, 2006-2015



6.3.3 Evolución por compañías

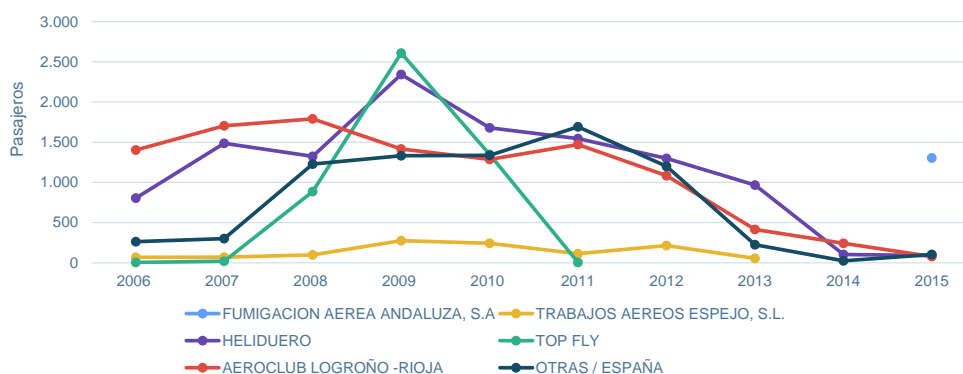
Las compañías OCT que han utilizado el aeropuerto de Logroño, han variado a lo largo de los 10 años de estudio. En los primeros años destacaron tanto Heliduero como Top – Fly, si bien, ambas compañías fueron disminuyendo su actividad, siendo ya nulas sus operaciones en el año 2015.

Heliduero fue la empresa adjudicataria del servicio de brigada contraincendios forestales, por lo que en 2010 supuso la mayor parte de pasajeros OCT; si bien, a partir de ese año el número de pasajeros de esta compañía desciende, llegando a desaparecer en 2015.

La compañía Top-Fly, que fundamentalmente se encarga de la formación de pilotos, llevaba, sobre todo, desde 2008 realizando operaciones frecuentes desde Huesca-Pirineos y también otras operaciones con origen y destino el propio Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Esta compañía también deja de operar en el año 2012.

En 2015 el 66% de los pasajeros OCT fueron transportados por la compañía de Fumigación Aérea Andaluza S.A (FAASA), seguida por Trabajos Aéreos Espejo S.L (5%).

Gráfico 2.26.- Evolución del tráfico de pasajeros de OCT por compañías, 2006-2015

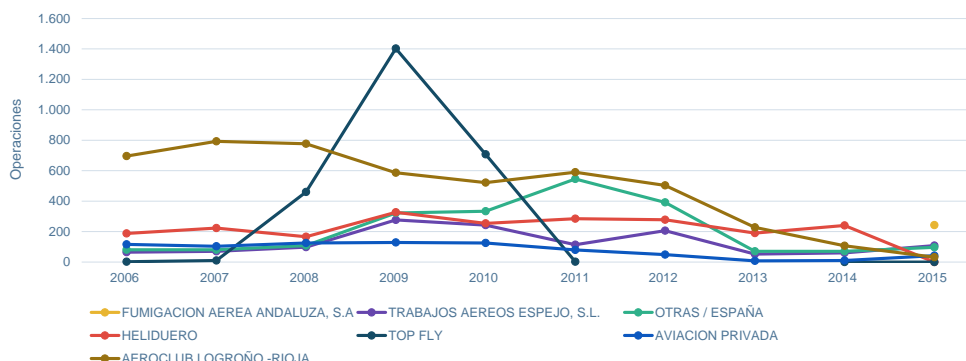


En lo que respecta a las aeronaves, es Top Fly la compañía que más operaciones realizó en 2009 y en 2010, si bien en los años siguientes no operó debido al cierre de su sede de Huesca (que era desde donde más operaciones se realizaban con destino Logroño).

El aeroclub de Logroño llevaba varios años manteniendo el número de operaciones, si bien a partir de 2011 el número de operaciones de esta compañía desciende.

En 2015 el 35% de las operaciones OCT las realizó la compañía Fumigación Aérea Andaluza, S.A, seguida de Trabajos Aéreos Espejos, S.L (16%) y de Palacios Aradilla (8%).

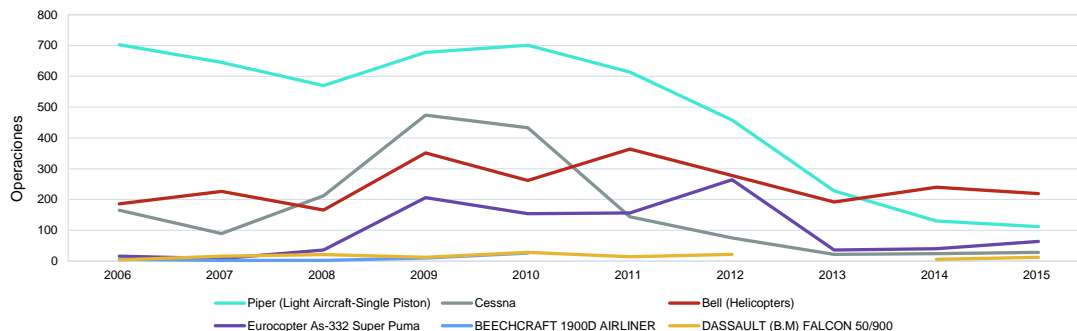
Gráfico 2.27.- Evolución del tráfico de aeronaves de OCT por compañías, 2006-2015



6.3.4 Evolución de la flota

La flota de OCT está compuesta fundamentalmente por aeronaves ligeras, tipo Piper y Cessna, así como por helicópteros tipo Bell y Eurocopter.

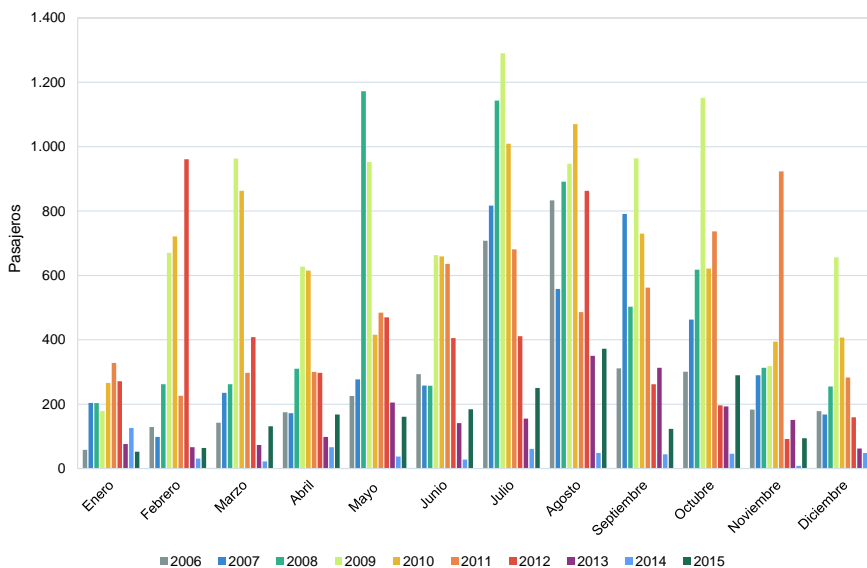
Gráfico 2.28.- Evolución de la flota de OCT, 2006-2015



6.3.5 Estacionalidad de la demanda

En los primeros años de estudio había una marcada estacionalidad con valores máximos en los meses veraniegos, mientras que, en los últimos años, aun produciéndose los valores punta en verano, están apareciendo otros valores altos en los primeros meses del año.

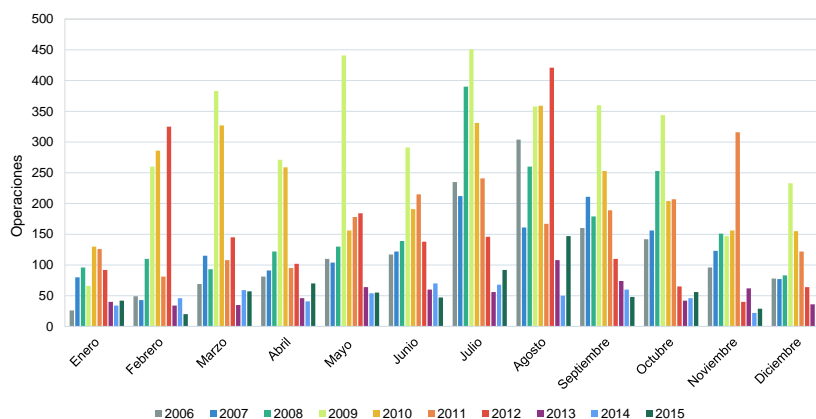
Gráfico 2.29.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros de OCT, 2006-2015



El tráfico de aeronaves de OCT presenta una tendencia mensual similar al caso de pasajeros, con valores máximos en los meses veraniegos. En algunos meses existen diferencias que provocan que el parámetro pasajeros/aeronave en esos meses no siga la tendencia de los mismos meses de años anteriores.

Especialmente significativo es el mes de mayo de 2008 en el que en 130 operaciones se transportaron 1.172 pasajeros, debidos en su mayoría a vuelos militares.

Gráfico 2.30.- Estacionalidad de la demanda de aeronaves de OCT, 2006-2015



6.4 Mercancías

Desde el año 2006 no se ha transportado carga en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico de mercancías, 2006-2015

| Mercancías | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Total (kg) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

6.5 Evolución de los valores punta y de diseño

6.5.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros a lo largo de un año. En 2015, este valor, que fue de 184 pasajeros, ocurrió el 4 de diciembre a las 20 horas.

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

En la Tabla 2.17 se muestra la evolución de estos parámetros en el período 2006-2015.

Tabla 2.17.- Tráfico comercial de pasajeros en hora punta y hora de diseño, 2006-2015

| | PHP | PHD | PHDIleg | PHDsál | PHDIleg/PHD (%) | PHDsál/PHD (%) |
|------|-----|-----|---------|--------|-----------------|----------------|
| 2006 | 338 | 183 | 180 | 176 | 98,36% | 96,17% |
| 2007 | 281 | 216 | 200 | 164 | 92,59% | 75,93% |
| 2008 | 274 | 167 | 159 | 162 | 95,21% | 97,01% |
| 2009 | 297 | 162 | 159 | 159 | 98,15% | 98,15% |
| 2010 | 139 | 136 | 134 | 136 | 98,53% | 100,00% |
| 2011 | 105 | 100 | 75 | 100 | 75,00% | 100,00% |
| 2012 | 93 | 85 | 53 | 50 | 62,35% | 58,82% |
| 2013 | 172 | 161 | 42 | 161 | 26,09% | 100,00% |
| 2014 | 187 | 181 | 168 | 168 | 92,82% | 92,82% |
| 2015 | 184 | 178 | 178 | 168 | 100,00% | 94,38% |

6.5.2 Valores punta y de diseño de aeronaves

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. Para 2015, este valor, que fue 7 aeronaves, se dio el 6 de septiembre a las 17 horas UTC, correspondiendo todas operaciones a aeronaves OCT.

En el caso de las aeronaves, la hora de diseño se define como aquella en la que se produce la punta de aeronaves comerciales.

En la Tabla 2.18 se muestra la evolución de estos parámetros en el período 2006-2015.

Tabla 2.18.- Tráfico comercial de aeronaves en hora punta y hora de diseño, 2006-2015

| Año | AHP | AHD | AHD _{ileg} | AHD _{sal} | AHD _{ileg} /AHD (%) | AHD _{sal} /AHD (%) |
|------|-----|-----|---------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 2006 | 11 | 5 | 3 | 3 | 60,00% | 60,00% |
| 2007 | 9 | 5 | 4 | 3 | 80,00% | 60,00% |
| 2008 | 13 | 4 | 3 | 2 | 75,00% | 50,00% |
| 2009 | 20 | 3 | 3 | 2 | 100,00% | 66,67% |
| 2010 | 18 | 3 | 3 | 3 | 100,00% | 100,00% |
| 2011 | 35 | 3 | 2 | 2 | 66,67% | 66,67% |
| 2012 | 27 | 4 | 2 | 3 | 50,00% | 75,00% |
| 2013 | 7 | 3 | 2 | 2 | 66,67% | 66,67% |
| 2014 | 9 | 3 | 2 | 2 | 66,67% | 66,67% |
| 2015 | 7 | 3 | 2 | 2 | 66,67% | 66,67% |

6.5.3 Tráfico de OCT en periodos punta

En 2015, en la Hora Punta de aeronaves de OCT, que fue a las 17 horas UTC del 6 de septiembre, hubo un total de 7 operaciones.

6.6 Evolución del tráfico 2016-2019

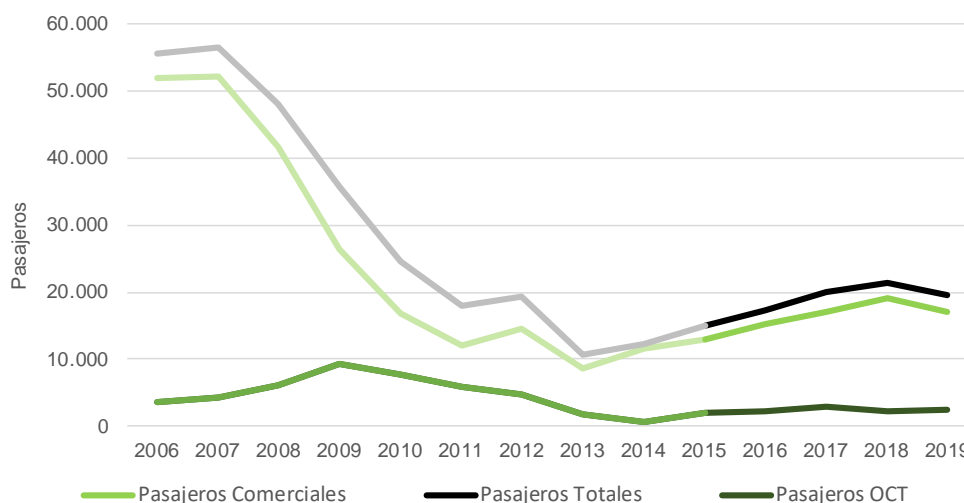
Como se ha referido al principio de este punto 5, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica, cuyos plazos implican un período prolongado de tiempo.

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo desde la situación actual reflejada anteriormente hasta el momento de la aprobación del mismo, según los últimos datos estadísticos disponibles que son los del año 2019, con el objeto de comprobar la validez tanto las previsiones de tráfico realizadas como el desarrollo previsible propuesto que se describen en los siguientes capítulos de la memoria de este Plan Director.

6.6.1 Evolución del tráfico de pasajeros

En el siguiente gráfico se puede observar la evolución del tráfico de pasajeros totales y comerciales en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo desde el año 2006 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director.

Gráfico 2.31.- Evolución del tráfico de pasajeros 2006-2019

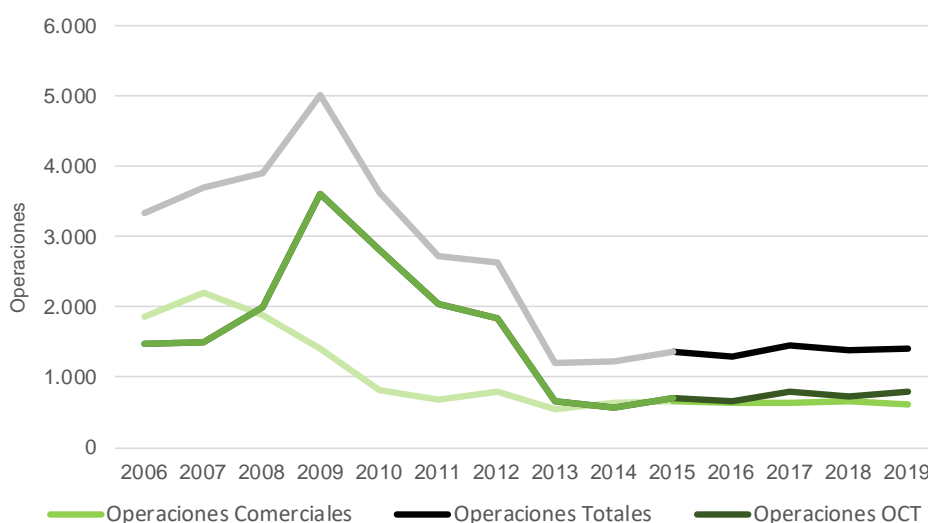


Tal y como se puede observar, en lo que, respecto al tráfico de pasajeros, el aeropuerto sigue manteniendo la misma estructura, en la que predomina el tráfico comercial frente al OCT. En el año 2019, el tráfico comercial represento un 88% de los pasajeros totales. El aumento de los pasajeros totales movidos por el aeropuerto, se debe al aumento del tráfico comercial que ha experimentado el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo desde el año 2015. Asimismo, el tráfico comercial de pasajeros ha experimentado un leve crecimiento desde el 2015 hasta el 2019; llegando a alcanzar los 17.026 pasajeros comerciales en el último año. En lo que respecta al tráfico OCT, se considera que el tráfico se ha mantenido constante durante los últimos años, alcanzando los 2.422 pasajeros OCT en el año 2019.

6.6.2 Evolución del tráfico de aeronaves

De la misma manera que con el tráfico de pasajeros; a continuación, se muestra la evolución del tráfico de aeronaves totales, comerciales y OCT en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo desde el año 2006 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.32.- Evolución del tráfico de operaciones 2006-2019



En lo que respecta al tráfico de aeronaves, al igual que ocurre con el caso de pasajeros, el aeropuerto sigue mantenido la misma estructura que en los años anteriores. La aportación del tráfico comercial al total no es tan notable como en el caso de los pasajeros; en el año 2019, el tráfico comercial de aeronaves representó el 44% del tráfico total del aeropuerto, y el tráfico OCT el 56% llegando a alcanzar las 615 y 801 operaciones, respectivamente. Además, el tráfico total de aeronaves ha permanecido constante desde el 2016 en adelante.

7 Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.19 se muestran las capacidades tanto de Espacio Aéreo como de Campo de Vuelos, así como un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficie o unidades.

Tabla 2.19.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

| Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias | |
|--|------------------|
| Espacio Aéreo | Capacidad |
| Espacio Aéreo ⁽¹⁾ | 37 ops/ h |
| Campo de vuelos | Capacidad |
| Campo de vuelos ⁽²⁾ | 6 ops/ h |
| Plataforma | Actual |
| Plataforma Av. Comercial | 5 puestos |
| Plataforma Av. General | 7 puestos |
| Edificio Terminal (Superficie o elemento) | Actual |
| Vestíbulo de salidas (m ²) | 682 |
| Mostradores de facturación (ud) | 5 |
| Control de seguridad (ud) | 1 |
| Zona de espera y embarque (m ²) | 183 |
| Puertas de embarque (ud) | 2 |
| Hipódromos de recogida de equipajes (ud) | 2 |
| Zona de recogida de equipajes ⁽³⁾ (m ²) | 346 |
| Vestíbulo de llegadas (m ²) | 431 |

⁽¹⁾ Informe de la Dirección de Operaciones Plan Director Aeropuerto de Logroño, de fecha 27/12/2011

⁽²⁾ Información del documento "Valores de referencia de capacidad por aeropuerto. Temporada verano 2018. Procedimiento de coordinación de Medidas ATFCM entre Enaire y Aena".

⁽³⁾ Incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipajes y zonas de circulación