

# 2

## Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

1	Generalidades	2.1
2	Estado Actual del Aeropuerto	2.1
	2.1 Introducción	2.1
	2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves	2.3
	2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias	2.5
3	Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.10
	3.1 Introducción	2.10
	3.2 Área de jurisdicción de Burgos	2.10
	3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada	2.11
	3.4 Aproximación final al aeropuerto	2.11
	3.5 Procedimientos reglamentarios de salida	2.11

4	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.12
	4.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	2.12
	4.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.15
5	Infraestructuras de Acceso	2.16
	5.1 Accesos por carretera	2.16
6	Análisis de Tráfico	2.16
	6.1 Estructura del tráfico	2.17
	6.2 Evolución del tráfico comercial	2.20
	6.3 Evolución del tráfico de otras clases de tráfico	2.29
	6.4 Evolución de mercancías	2.32
	6.5 Evolución de los valores punta y de diseño	2.33
	6.6 Evolución del tráfico 2016-2019	2.34
7	Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias	2.37

# SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

## 1 Generalidades

El Aeropuerto de Burgos (Villafría), en adelante Aeropuerto de Burgos, está situado a unos 4 kilómetros en una amplia llanura en la zona noreste de la ciudad de Burgos.

La provincia de Burgos es una provincia situada al noreste de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene una extensión de 14.292 km<sup>2</sup> y en 2015 contaba con 364.002 habitantes.

Ilustración 2.1.- Provincia de Burgos



## 2 Estado Actual del Aeropuerto

### 2.1 Introducción

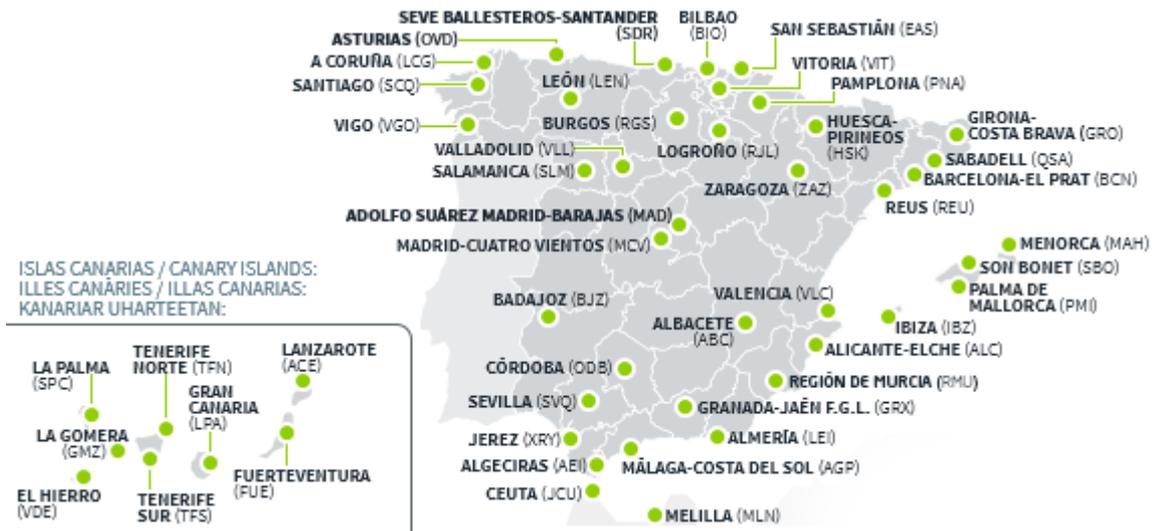
El Aeropuerto de Burgos está situado a 4 km de la ciudad de Burgos. En la Ilustración 2.2 se muestra la situación del aeropuerto respecto al resto de aeropuertos de la red de Aena SME, S.A.

Sus puntos característicos se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes.

Tabla 2.1.- Puntos característicos del Aeropuerto de Burgos

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	42° 21' 26,6"	003° 36' 49,1"	449.465,2	4.689.640,3	900
Umbral 04 y extremo 22	42° 21' 01,720"	003° 37' 20,480"	448.741,7	4.688.878,1	896,5
Umbral 22 y extremo 04	42° 21' 51,420"	003° 36' 17,730"	450.188,2	4.690.400,7	903,0

Ilustración 2.2.- Situación del Aeropuerto de Burgos



La temperatura de referencia del aeropuerto es de 28° C y su elevación de 903 m.

Las características del aeropuerto según OACI son:

- Tipo: Aeropuerto Civil
- Categoría OACI: Clave 4-C
- Categoría administrativa: 3ª

El indicativo del aeropuerto según OACI es LEBG y según IATA es RGS y se trata de un aeropuerto de uso civil.

A fecha de redacción de este documento el horario operativo del Aeropuerto de Burgos integra la operación bajo la modalidad de uso flexible, manteniendo diferentes franjas horarias para uso público y para uso restringido como se muestra en la Tabla 2.2.

Tabla 2.2.- Horario operativo del Aeropuerto de Burgos

Temporada	Uso público		Uso restringido	
	Días	Horario UTC	Días	Horario UTC
Verano	Lunes, Jueves	06:00-12:00 y 16:30-18:00	Lunes, Jueves	12:00-16:30
	Martes, Miércoles, Viernes, Domingo	11:30-17:00	Martes, Miércoles, Viernes, Domingo	07:30-11:30
			Sábado	07:30-16:30
Invierno	Lunes, Jueves	07:00-13:00 y 17:30-19:00	Lunes, Jueves	13:00-17:30
	Martes, Miércoles, Viernes, Domingo	12:30-18:00	Martes, Miércoles, Viernes, Domingo	08:30-12:30
			Sábado	08:30-17:30

## 2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

### 2.2.1 Campo de vuelos

#### 2.2.1.1 Pista

El Aeropuerto de Burgos dispone de una pista, de orientación 04-22, de 2.100 m de longitud y 45 m de anchura. Sus características físicas son las que se indican en la Tabla 2.3.

Tabla 2.3.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
04	043,11º GEO	2.100	45	Asfalto
22	223,12º GEO	2.100	45	Asfalto

Dispone, en ambas cabeceras, de áreas de seguridad de extremo de pista, RESAs, cuyas dimensiones son de 90x150 m. La franja asociada a la pista tiene unas dimensiones de 2.220x300 m. No dispone de zonas libres de obstáculos, CWY, ni de zonas de parada, SWY.

Según lo anterior, las distancias declaradas son:

Tabla 2.4.- Distancias declaradas

Distancias declaradas				
	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
04	2.100	2.100	2.100	2.100
22	2.100	2.100	2.100	2.100

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

A partir de la longitud de pista (2.100 m) corregida por elevación (903 m), temperatura (28°C) y pendiente longitudinal (0,386%), se obtiene, la longitud básica de la pista, que en este caso es de 1.405 m. En la Tabla 2.5 se resumen las características básicas de la iluminación de las pistas.

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual

Pista	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia luces eje pista	Borde de pista	Distancia luces borde de pista
04	Sencillo, 420 m	3º	Verdes	No	No	-	1.500 m blancas + 600 m amarillas	50 m
22	Sencillo, 300 m	3º	Verdes	No	No	-	1.500 m blancas + 600 m amarillas	50 m

#### 2.2.1.2 Calles de Rodaje

El campo de vuelos dispone de cuatro calles de rodaje (todas ellas de hormigón asfáltico): TWY A y TWY B con una anchura de 23 m y resistencia PCN 55/F/A/W/T, TWY C con una anchura de 15 m y resistencia PCN 3/F/D/Z/T y TWY D con una anchura de 11 m con resistencia PCN 12/F/C/X/T

#### 2.2.1.3 Puesto de Estacionamiento Aislado

El Aeropuerto de Burgos dispone de una zona para el estacionamiento aislado de aeronaves situado en las inmediaciones de la cabecera 22, concretamente en la plataforma de viraje.

### 2.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

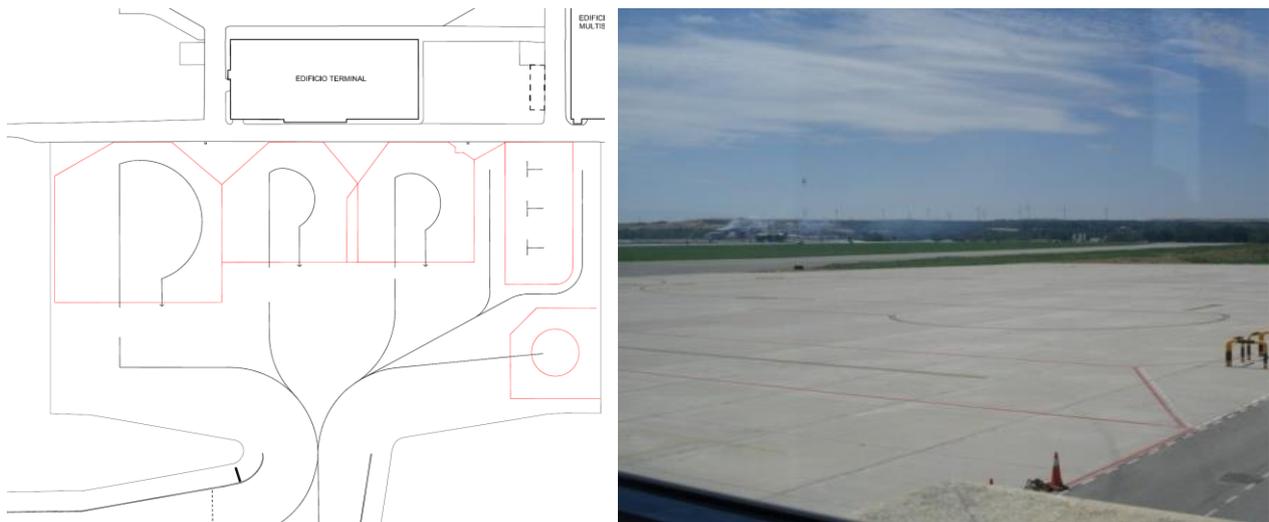
El aeropuerto dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves con tres puestos para Aviación Comercial, tres puestos para Aviación General y un puesto para helicópteros.

En la Tabla 2.6 se indican los puestos existentes de aviación comercial y general así como el tipo de aeronave máxima para la que están diseñados.

Tabla 2.6.- Aeronaves tipo por puesto de estacionamiento comercial y general

Puesto	Aeronave máxima	Tipo aeronave máxima	Sobre aeronave máxima
1	B737-800 <sup>1</sup>	C	VI
2	ATR42-600	C	VIII
3	ATR42-600	C	VIII
4	11 m envergadura máxima <sup>2</sup>	-	-
5	11 m envergadura máxima <sup>3</sup>	-	-
6	11 m envergadura máxima	-	-
H	AS-355 <sup>4</sup>	-	ZH

Ilustración 2.3.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves



<sup>1</sup> Esta aeronave no podrá estacionar en el puesto 1 si en el puesto 2 se encuentra estacionada la aeronave máxima para la que esta diseñado (ATR42-600)

<sup>2</sup> No podrá estacionar en este puesto una aeronave de envergadura máxima (11 metros) cuando en el puesto 6 se encuentre estacionada otra aeronave de envergadura máxima (11 metros)

<sup>3</sup> No podrá estacionar en este puesto una aeronave de envergadura máxima (11 metros) cuando en el puesto 6 se encuentre estacionada otra aeronave de envergadura máxima (11 metros)

<sup>4</sup> Diámetro del rotor principal de hasta 12,9 metros

## 2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

### 2.3.1 Zona de Pasajeros

#### 2.3.1.1 Área Terminal

El Aeropuerto de Burgos 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.

El acceso al edificio se realiza desde la acera de salidas. Por la puerta principal el pasajero puede acceder tanto a la zona de salidas como a la zona de llegadas.

Ilustración 2.4.- Edificio Terminal



Los vestíbulos de salidas y llegadas comparten un mismo espacio diáfano, pues no existe separación física entre ellos.

Ilustración 2.5.- Mostradores de facturación



Del vestíbulo se puede considerar que la zona norte está destinada a la facturación y a vestíbulo de salidas, mientras que la zona sur 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. La zona de llegadas, por el contrario, ocupa el lado situado más al sur del edificio. La sala de recogida de equipajes cuenta con una cinta de recogida y aseos. Los pasajeros una vez recogido el equipaje, abandonan la sala y acceden al vestíbulo de llegadas y de ahí al exterior del Edificio Terminal.

Adicionalmente el Aeropuerto de Burgos cuenta con control de pasaportes a demanda debido al escaso tráfico internacional que registra la instalación desde que esta se declarara como frontera aérea en septiembre de 2014. El aeropuerto no dispone de zona de restauración, salvo unas máquinas de vending situadas en el vestíbulo.

Con respecto al tráfico de Aviación General, el Aeropuerto de Burgos no dispone de un edificio específico, por lo que el tratamiento de los pasajeros OCT se realiza en el propio Edificio Terminal. Las dependencias privadas de Aena SME, S.A. dedicadas a Bloque Técnico se encuentran ubicadas en la zona sur del Edificio Terminal.

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 <sup>2</sup> )	Planta Baja	Total
<b>ZONA DE PASAJEROS</b>	<b>1.327</b>	<b>1.327</b>
Aseos, escaleras y otras	264	264
<b>Áreas de estancia o espera</b>	<b>857</b>	<b>857</b>
Vestíbulo de salidas <sup>1</sup>	383	383
Recogida de equipajes <sup>2</sup>	70	70
Vestíbulo de llegadas	228	228
Áreas de espera y embarque	176	176
<b>Áreas de Paso</b>	<b>131</b>	<b>131</b>
Control de seguridad <sup>3</sup>	20	20
Recogida de equipajes <sup>4</sup>	111	111
<b>Áreas Comerciales</b>	<b>75</b>	<b>75</b>
Concesiones y Compañías	75	75
<b>ÁREAS TÉCNICAS</b>	<b>183</b>	<b>183</b>
Patio de Carrillos y tratamiento de equipajes	99	99
Otras	84	84
<b>ÁREA PRIVADA</b>	<b>449</b>	<b>449</b>
Concesiones	0	0
Dependencias <sup>5</sup>	157	157
Bloque Técnico	292	292
<b>TOTAL</b>	<b>1.959</b>	<b>1.959</b>

(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, de 3,5 m alrededor de los mismos, para que los pasajeros esperen su equipaje con los carrillos.

(3) No incluye el área ocupada por los equipos.

(4) Área de circulación dentro de la sala de recogida de equipajes

(5) Incluye dependencias de la Guardia Civil, sala de autoridades y salas libres de uso.

Tabla 2.8.- Distribución de equipamientos del Edificio Terminal

Equipamiento (unidades)	Llegadas	Salidas	Total
Mostradores de facturación	-	4	4
Controles de seguridad	-	1	1
Puertas de embarque	-	2	2
Hipódromos de recogida de equipajes	1	-	1

### 2.3.1.2 Aparcamientos

El Aeropuerto de Burgos dispone de un aparcamiento principal enfrente del Edificio Terminal con un total de 182 plazas de aparcamiento para uso público.

Frente a la acera de salidas-llegadas existe una parada de autobús y una parada de taxis.

Ilustración 2.6.- Aparcamiento frente al Edificio Terminal



### 2.3.2 Zona de Servicios

#### 2.3.2.1 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 parte de la superficie del Edificio Terminal, con una superficie aproximada de 290 m<sup>2</sup>.

#### 2.3.2.2 Instalaciones para proveer servicio de información AFIS

Las instalaciones de las que dispone el aeropuerto, para proveer servicio de información AFIS, se encuentran ubicadas al oeste de la pista de vuelo, y su emplazamiento permite una buena observación del campo de vuelos y de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Ilustración 2.7.- Instalaciones para proveer servicio de información AFIS



En la Tabla 2.9 se recogen los centros de comunicaciones del servicio de información AFIS así como el centro de receptores que se dispone en el aeropuerto.

Tabla 2.9.- Centros de comunicaciones

Instalaciones Radioeléctricas	U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
	X (m)	Y (m)
C. Comunicaciones TWR	449.135,9	4.689.721,4
C. Receptores	448.714,2	4.689.356,6

### 2.3.2.3 Ayudas a la Navegación en Aproximación y en Salidas

En la Tabla 2.10 se muestran las instalaciones destinadas a las ayudas a la navegación en aproximación y en salida. Estas instalaciones están ubicadas al sureste de la pista de vuelo.

Tabla 2.10.- Radioayudas para la navegación y el aterrizaje

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Observaciones
VOR (1 <sup>o</sup> W)	BUR	111.40 MHz	H24	-
DME	BUR	51X	H24	-

El aeropuerto ha contado también con una instalación NDB BGS que ya ha sido retirado no siendo por tanto objeto de este Plan Director.

### 2.3.2.4 Edificio Multiservicios

El Aeropuerto de Burgos dispone de un edificio multiservicios ubicado al norte del Edificio Terminal.

El edificio está dividido en tres zonas diferenciadas:

- Zona destinada al Servicio de Extinción de Incendios (SSEI)
- Central eléctrica
- Pequeña zona de carga, de unos 300 m<sup>2</sup> aproximadamente, que actualmente se utiliza como cochera de la máquina quitanieves.

El edificio de *Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios* se encuentra ubicado en la parte sureste del edificio con acceso directo al campo de vuelos. Está integrado por las siguientes dependencias: cocheras con capacidad para cuatro vehículos de bomberos, cuarto para material específico del SSEI, aseos y vestuarios para el personal, gimnasio, cocina y comedor.

El SSEI en el Aeropuerto de Burgos es de categoría 5 cuando este se encuentra bajo horario de uso público pudiendo operar como categoría 7 a través de un “Procedimiento de solicitud de categoría de incendios a demanda”. En el caso en que la instalación se encuentre bajo horario de uso restringido, contará con los “Medios para aeródromos de uso restringido no privado<sup>5</sup>”.

**Ilustración 2.8.- Edificio Multiservicios**



**Ilustración 2.9.- Vehículos del SSEI**



### 2.3.2.5 Camino y vallado perimetral

El camino y vallado perimetral bordean la zona de servicio del aeropuerto existiendo en algunas zonas doble vallado. El cerramiento consiste en una valla metálica con una altura media de 2,5 m. El camino perimetral discurre alrededor del aeropuerto permitiendo acceder a las distintas instalaciones del mismo. El vial existente es un anillo, que tiene acceso a ambas cabeceras.

**Ilustración 2.10.- Camino perimetral**



<sup>5</sup> Medios de extinción: 1 bombero, 1 vehículo con equipo productor de espuma con 90 L de agua de nivel de eficacia B, con régimen de descarga de solución de espuma de 60 L por min, agente complementario de 14 Kg de polvo ABC; o 25 Kg de CO<sub>2</sub>, guantes y manta resistentes al fuego y a la temperatura, herramienta de corte para cables y arneses, hacha y palanca.

### 2.3.3 Zona de Abastecimiento

#### 2.3.3.1 Central Eléctrica

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

La central eléctrica dispone de 2 transformadores de 650 KVA y 2 grupos electrógenos de 750 KVA.

#### 2.3.3.2 Abastecimiento de energía eléctrica

El aeropuerto recibe el suministro de energía eléctrica mediante una línea de tensión de 13.200 V.

El contrato de abastecimiento energético es con la compañía Iberdrola, siendo la potencia contratada de 515 kW.

#### 2.3.3.3 Abastecimiento de aguas

El suministro de agua potable del aeropuerto procede de la red municipal del Ayuntamiento de Burgos.

#### 2.3.3.4 Evacuación de aguas

Las aguas procedentes de la plataforma y pista de vuelos, una vez pasan por un separador de hidrocarburos, se vierten directamente al cauce del Río Pico.

Las aguas fecales se recogen en una fosa séptica y mediante bombas se incorporan a la red general.

### 2.3.4 Zona de Aviación General

El Aeropuerto de Burgos cuenta con dos hangares situados a ambos lados del antiguo edificio terminal destinados a dar cobertura a las aeronaves de aviación general.

## 3 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

### 3.1 Introducción

El Aeropuerto de Burgos se encuentra dentro del FIR/UIR Madrid.

En las proximidades del Aeropuerto de Burgos se encuentran las siguientes zonas prohibidas y peligrosas respectivamente:

- LEP142 Santa María de Garoña (Burgos)
- LED10 Castrillo del Val (Burgos)

### 3.2 Área de jurisdicción de Burgos

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

El servicio de control APP es suministrado por Vitoria CTA (Vitoria TWR/APP)

El Aeropuerto de Burgos proporciona servicio AFIS en Burgos FIZ.

Los vuelos VFR que operen en LEBG AD fuera del horario de operación ATS publicado, mantendrán escucha en la frecuencia AFIS y transmitirán en la misma la evolución de las diferentes fases de vuelo sin esperar respuesta, para conocimiento de las demás estaciones aeronáuticas y de aeronave. La dependencia ATS difundirá en esa frecuencia el momento del comienzo y el final de su operación.

### 3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada

A continuación, se describen las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR):

#### 3.3.1 Pista 04/22

- Llegada Amgar Uno Alpha (AMGAR1A)
- Llegada Arlun Dos Alpha (ARLUN2A)
- Llegada Domingo Uno Hotel (DGO1H)
- Llegada Ratas Dos Juliett (RATAS2J)
- Llegada Tabanera Tres Alpha (NEA3A)
- Llegada Ungas Uno Alpha (UNGAS1A)

### 3.4 Aproximación final al aeropuerto

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

- VOR RWY 04
- VOR RWY 22

También existen procedimientos VFR.

### 3.5 Procedimientos reglamentarios de salida

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

#### 3.5.1 Pista 04

- Salida Amgar Dos Charlie (AMGAR2C)
- Salida Arlun Dos Charlie (ARLUN3C)
- Salida Domingo Uno Romeo (DGO1R)
- Salida Ratas Tres Charlie (RATAS3C)
- Salida Tabanera Tres Charlie (NEA3C)
- Salida Ungas Dos Charlie (UNGAS2C)

#### 3.5.2 Pista 22

- Salida Amgar Tres Echo (AMGAR3E)
- Salida Arlun Cuatro Echo (ARLUN4E)
- Salida Domingo Uno Echo (DGO1E)
- Salida Ratas Tres Kilo (RATAS3K)
- Salida Tabanera Tres Golf (NEA3G)

- Salida Ungas Tres Echo (UNGAS3E)

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

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

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos fueron actualizadas por el Real Decreto 1838/2009, de 27 de noviembre (B.O.E núm. 25, de 29 de enero de 2010). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, 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.

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 son los siguientes:

- Albillos
- Alcocero de Mola
- Alfoz de Quintanadueñas
- Arcos
- Arlanzón
- Atapuerca
- Barrios de Colina
- Briviesca
- Buniel
- Burgos
- Carcedo de Bureba
- Carcedo de Burgos
- Cardeñadijo
- Cardeñajimeno
- Cardeñuela Riopico
- Castil de Peones
- Castrillo del Val
- Cavia
- Cayuela
- Cogollos
- Estépar
- Frandovínez
- Fresno de Rodilla
- Galbarros
- Hurones
- Ibeas de Juarros
- Madrigalejo del Monte
- Mazuela
- Merindad de Río Ubierna
- Modúbar de la Emparedada
- Monasterio de Rodilla
- Orbaneja Riopico
- Pampliega
- Prádanos de Bureba
- Presencio
- Quintanapalla
- Quintanavides
- Quintanilla Vivar
- Reinoso
- Revillarruz
- Rojas
- Rubena
- Rublacedo de Abajo
- Saldaña de Burgos
- Salinillas de Bureba
- San Mamés de Burgos
- Santa María del Invierno
- Santa Olalla de Bureba
- Sarracín
- Sotragero
- Tardajos
- Valdorros

- Valle de las Navas
- Villaescusa la Sombria
- Villagonzalo Pedernales
- Villalbilla de Burgos
- Villangómez
- Villariego
- Villaverde del Monte
- Villayermo Morquillas

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración 2.11.

**Ilustración 2.11.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes**



Por otra parte, de conformidad con el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha elaborado una propuesta de servidumbres aeronáuticas correspondientes a la situación actual.

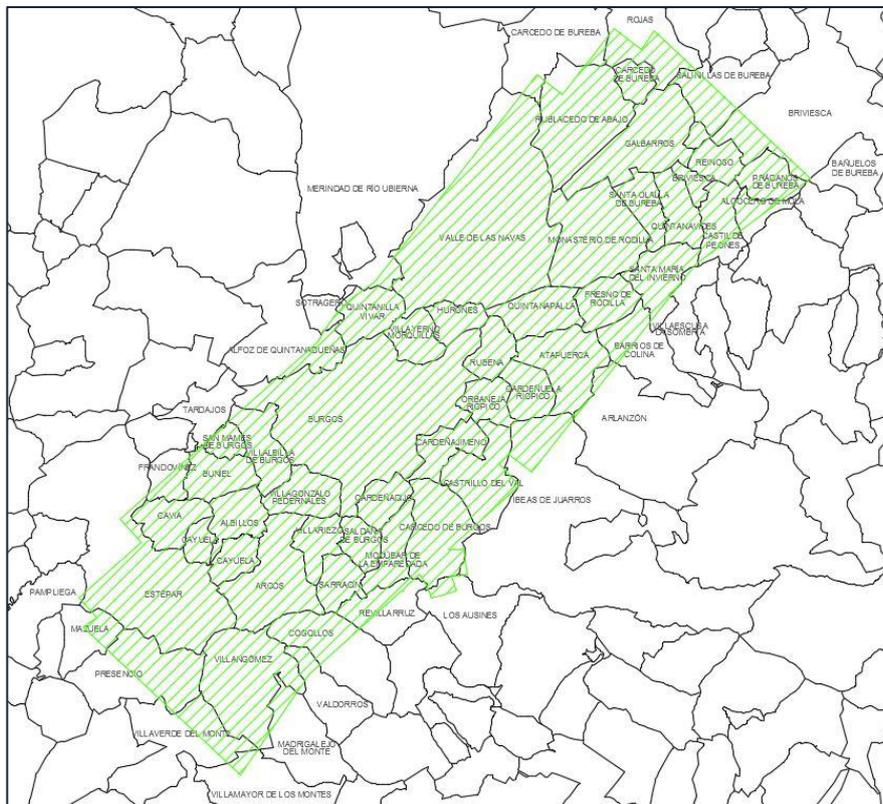
Los municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas de la situación actual son los siguientes:

- Albillos
- Alcocero de Mola
- Alfoz de Quintanadueñas
- Arcos
- Arlanzón
- Atapuerca
- Bañuelos de Bureba
- Barrios de Colina
- Briviesca
- Buniel
- Burgos
- Carcedo de Bureba

- Carcedo de Burgos
- Cardeñadijo
- Cardeñajimeno
- Cardeñuela Riopico
- Castil de Peones
- Castrillo del Val
- Cavia
- Cayuela
- Cogollos
- Estépar
- Frandovínez
- Fresno de Rodilla
- Galbarros
- Hurones
- Ibeas de Juarros
- Los Ausines
- Madrigalejo del Monte
- Mazuela
- Merindad de Río Ubierna
- Modúbar de la Emparedada
- Monasterio de Rodilla
- Orbaneja Riopico
- Pampliega
- Prádanos de Bureba
- Presencio
- Quintanapalla
- Quintanavides
- Quintanilla Vivar
- Reinoso
- Revillarruz
- Rojas
- Rubena
- Rublacedo de Abajo
- Saldaña de Burgos
- Salinillas de Bureba
- San Mamés de Burgos
- Santa María del Invierno
- Santa Olalla de Bureba
- Sarracín
- Sotragero
- Tardajos
- Valdorros
- Valle de las Navas
- Villaescusa la Sombría
- Villagonzalo Pedernales
- Villalbilla de Burgos
- Villamayor de los Montes
- Villangómez
- Villariezo
- Villaverde del Monte
- Villayerno Morquillas

Los municipios mencionados se muestran en la Ilustración 2.12.

**Ilustración 2.12.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado 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 sonoros 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. De esta forma, se incluyen las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico.

Ilustración 2.13.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Burgos. Periodo día (7-19h).



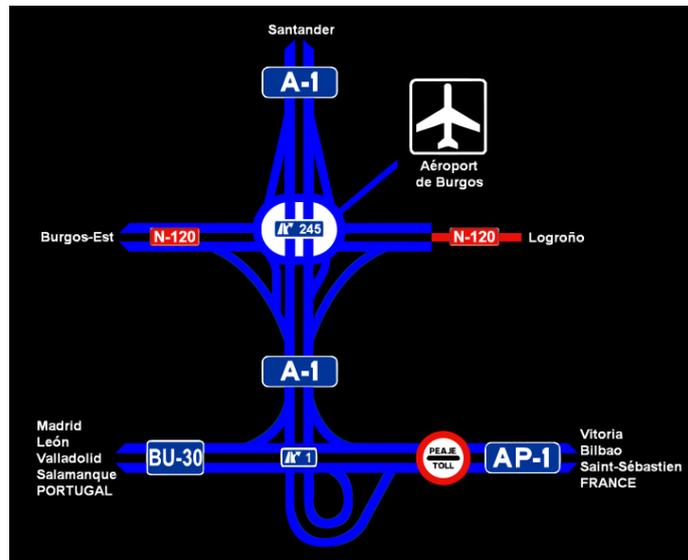
## 5 Infraestructuras de Acceso

### 5.1 Accesos por carretera

El aeropuerto está conectado con la N-120 en su punto kilométrico 107. En este punto existe una glorieta en la que uno de sus ramales es la vía de acceso al aeropuerto que desemboca frente al Edificio Terminal.

En la Ilustración 2.14 se muestran todas las carreteras existentes en el entorno del aeropuerto.

Ilustración 2.14.- Mapa de accesos al Aeropuerto de Burgos



## 6 Análisis de Tráfico

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de Burgos. Dados los pocos años que el aeropuerto lleva en funcionamiento se analizará la evolución del tráfico desde la apertura del

mismo en julio de 2008 hasta 2015 inclusive, último año con datos disponibles en el momento del inicio de la tramitación de este Plan Director.

Si bien, desde el momento en el 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 Burgos ha cambiado poco en el tiempo que lleva abierta esta instalación. Así el tráfico comercial constituye la mayor parte del tráfico del aeropuerto durante todo el periodo de estudio, representando entre el 70,37% y el 86,75% del total de pasajeros registrado (en 2015 y 2008 respectivamente). El resto de los pasajeros registrados corresponden a la categoría de Otras Clases de Tráfico (OCT) y a tránsitos, aunque estos últimos siempre que han existido han constituido un volumen residual frente al total de pasajeros de esta instalación.

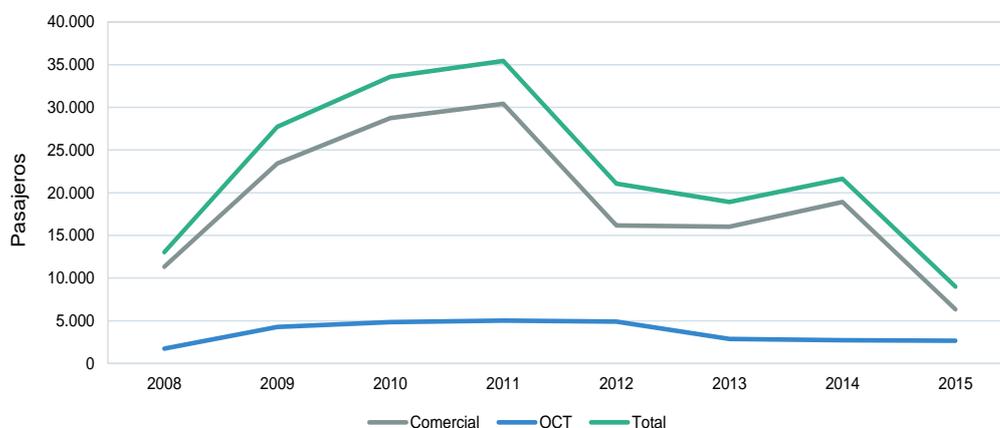
Como se puede observar, el tráfico de pasajeros comerciales creció desde la apertura del aeropuerto hasta 2011. Posteriormente, cayó en 2012 para mantener un volumen similar de tráfico en 2013. Finalmente, tras el crecimiento registrado en 2014 experimentó una fuerte caída en el ejercicio 2015.

En lo que al tráfico OCT se refiere, existió un constante crecimiento hasta 2011, para caer posteriormente de forma continuada hasta 2015.

Tabla 2.11.- Evolución del tráfico de pasajeros 2008-2015

Año	Comercial	% respecto al total	Tránsitos	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2008	11.310	86,75%	0	0,00%	1.727	13,25%	13.037
2009	23.439	84,57%	4	0,01%	4.273	15,42%	27.716
2010	28.756	85,60%	0	0,00%	4.839	14,40%	33.595
2011	30.416	85,81%	0	0,00%	5.031	14,19%	35.447
2012	16.162	76,75%	4	0,02%	4.891	23,23%	21.057
2013	16.027	84,78%	0	0,00%	2.878	15,22%	18.905
2014	18.908	87,44%	9	0,04%	2.706	12,51%	21.623
2015	6.323	70,37%	0	0,00%	2.663	29,63%	8.986

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2008-2015



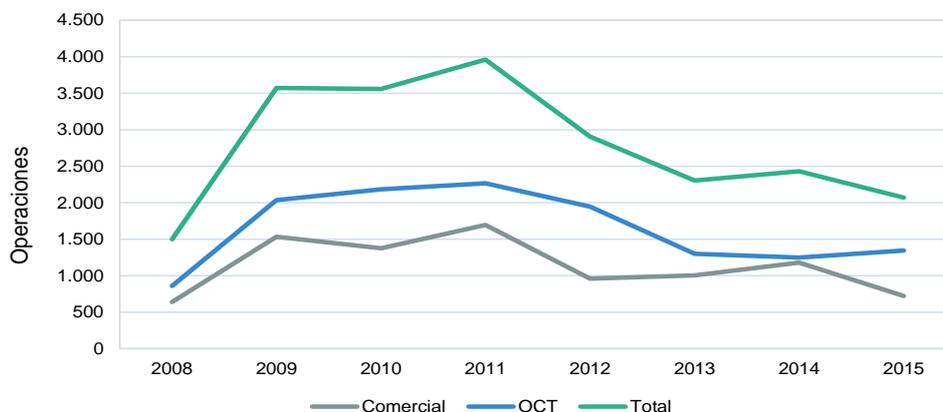
En lo que respecta a las operaciones, el porcentaje de tráfico comercial sobre el total del aeropuerto no es tan notable como en el caso de los pasajeros, experimentando dicho valor altibajos a lo largo del periodo analizado. Así pues, los movimientos comerciales han sido superiores al millar a lo largo del período estudiado salvo en 2008, 2012 y 2015.

En el caso de las operaciones OCT, alcanzaron su valor máximo en el ejercicio 2011 (2.267) quedando todos los registros de años posteriores por debajo de dicha cifra. Cabe destacar, asimismo, que en todo el periodo de estudio el tráfico de aeronaves OCT ha sido superior al de aeronaves comerciales.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico de aeronaves 2008-2015

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2008	640	42,64%	861	57,36%	1.501
2009	1.535	42,99%	2.036	57,01%	3.571
2010	1.376	38,65%	2.184	61,35%	3.560
2011	1.694	42,77%	2.267	57,23%	3.961
2012	959	33,00%	1.947	67,00%	2.906
2013	1.005	43,60%	1.300	56,40%	2.305
2014	1.181	48,58%	1.250	51,42%	2.431
2015	724	34,99%	1.345	65,01%	2.069

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2008-2015



Por todo ello, el parámetro pasajeros/aeronave comercial alcanzó en 2010 el valor más alto en el periodo de estudio (21), habiendo descendido drásticamente a 9 en el pasado año 2015. En el caso del segmento de otras clases de tráfico este parámetro ha permanecido estable con valores comprendidos entre 2 y 2,5.

A continuación, se muestra la evolución del tráfico por segmentos tanto de pasajeros como de aeronaves.

Tabla 2.13.-Evolución del tráfico comercial de pasajeros por segmentos, 2008-2015

Año	Nacional	UE Schengen	UE No Schengen	Schengen No UE	Internacional
2008	10.327	975	8	-	-
2009	20.070	3.360	1	8	-
2010	26.077	2.662	-	17	-
2011	25.321	5.084	4	7	-
2012	15.890	264	-	8	-
2013	15.313	714	-	-	-
2014	17.996	893	6	2	11
2015	5.934	95	284	8	2

Tabla 2.14.-Evolución del tráfico comercial de aeronaves por segmentos, 2008-2015

Año	Nacional	UE Schengen	UE No Schengen	Schengen No UE	Internacional
2008	597	40	2	-	1
2009	1.366	166	1	2	-
2010	1.246	127	-	3	-
2011	1.513	174	3	4	-
2012	943	15	-	1	-
2013	972	32	-	1	-
2014	1.078	87	6	2	8
2015	653	61	7	2	1

A la vista de los valores expuestos 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 en el Aeropuerto de Burgos en el periodo 2008-2015.

A continuación, se presentará la evolución del tráfico por clase de operación. Se considerará una única clase de operación internacional que englobaría todas las operaciones con origen/destino un aeropuerto situado fuera del territorio nacional, sin tener en cuenta si se encuentra o no en la UE o en el espacio Schengen.

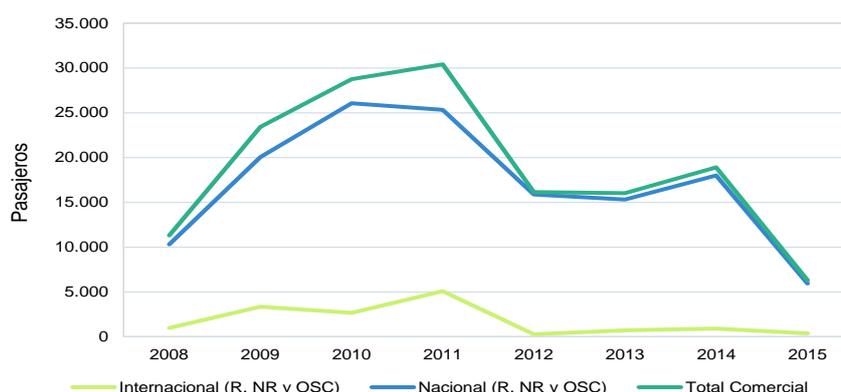
El tráfico nacional de pasajeros ha sido el soporte fundamental del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto. El peso de este segmento sobre tráfico comercial registrado en la instalación ha oscilado entre valores del 83% y del 98%.

El tráfico internacional de pasajeros, entendiendo como tal el tráfico no nacional, alcanzó su máximo histórico en 2011, en que supuso más del 16% del tráfico comercial de ese año, como se muestra en la Tabla 2.15. En su mayoría fueron pasajeros con origen/destino el aeropuerto de París/Orly.

Tabla 2.15.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros, 2008-2015

Año	Nacional	% sobre total	Internacional	% sobre total	Total Comercial
2008	10.327	91,31%	983	8,69%	11.310
2009	20.070	85,63%	3.369	14,37%	23.439
2010	26.077	90,68%	2.679	9,32%	28.756
2011	25.321	83,25%	5.095	16,75%	30.416
2012	15.890	98,32%	272	1,68%	16.162
2013	15.313	95,55%	714	4,45%	16.027
2014	17.996	95,18%	912	4,82%	18.908
2015	5.934	93,85%	389	6,15%	6.323

Gráfico 2.3.- Evolución del tráfico de comercial<sup>6</sup> de pasajeros, 2008-2015



Como puede observarse, tras un continuo crecimiento del tráfico comercial hasta 2011, se experimentó una corrección de éste durante los años 2012 y 2013. Finalmente, tras el repunte registrado en 2014 los pasajeros comerciales cayeron drásticamente a lo largo del ejercicio 2015.

<sup>6</sup> R: Regular; NR: No Regular; OSC: Otros Servicios Comerciales

En cuanto al tráfico comercial de aeronaves, su crecimiento se vio interrumpido en el año 2010. En el resto del período histórico analizado se comportó de manera similar al registrado por los pasajeros comerciales.

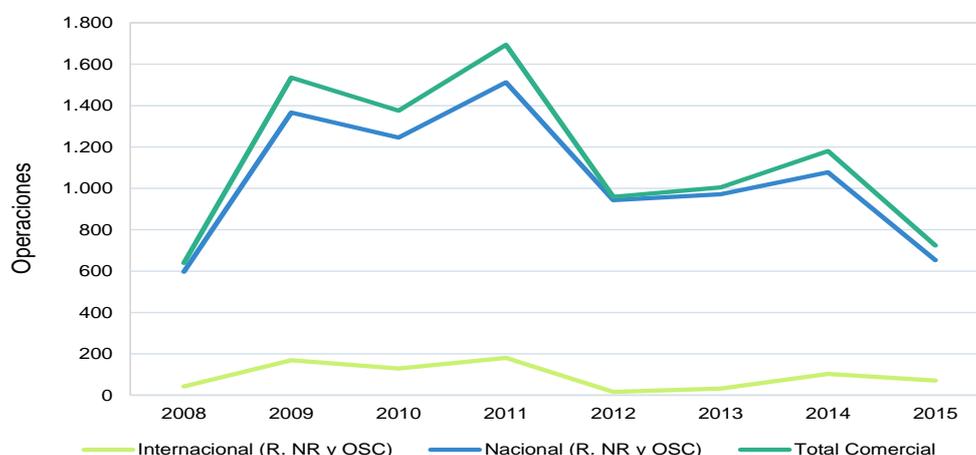
Dentro de este tipo de movimientos (al igual que sucede con los pasajeros) el peso del segmento nacional es mayoritario en el aeropuerto. Así pues, el porcentaje que han representado las aeronaves nacionales sobre el total comercial en la instalación ha oscilado entre el 89% y el 98%.

De la misma forma que sucede con en el tráfico internacional de pasajeros, el porcentaje de aeronaves internacionales sobre el total comercial de la instalación ha sido minoritario a lo largo del periodo de estudio. De este modo, esta cifra ha variado entre el 1% y el 11%.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves, 2008-2015

Año	Nacional	% sobre total	Internacional	% sobre total	Total Comercial
2008	597	93,28%	43	6,72%	640
2009	1.366	88,99%	169	11,01%	1.535
2010	1.246	90,55%	130	9,45%	1.376
2011	1.513	89,32%	181	10,68%	1.694
2012	943	98,33%	16	1,67%	959
2013	972	96,72%	33	3,28%	1.005
2014	1.078	91,28%	103	8,72%	1.181
2015	653	90,19%	71	9,81%	724

Gráfico 2.4.- Evolución del tráfico de comercial<sup>7</sup> de aeronaves, 2008-2015



### 6.2.2 Evolución por servicio

Históricamente, la gran mayoría de los pasajeros que hacen uso de las instalaciones aeroportuarias, son pasajeros regulares tal y como recoge la Tabla 2.17 que se muestra a continuación. Sin embargo, el porcentaje que representa este servicio dentro del total de pasajeros comerciales ha caído progresivamente desde 2008 hasta 2014, experimentando un repunte en el pasado ejercicio 2015.

<sup>7</sup> R: Regular; NR: No Regular; OSC: Otros Servicios Comerciales

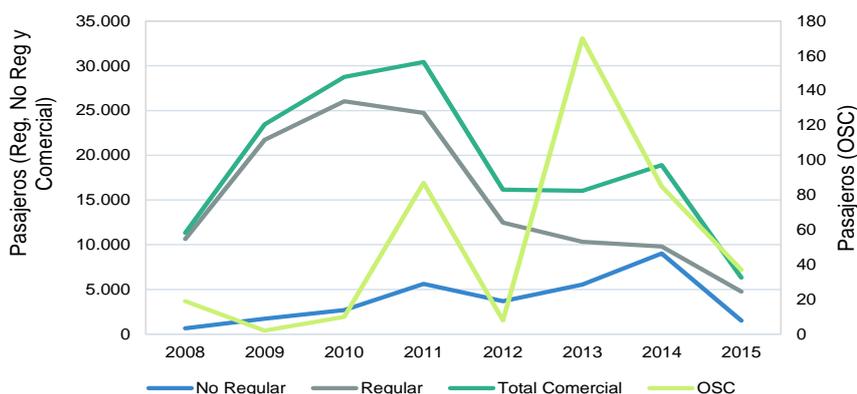
De manera análoga el peso del tráfico no regular de pasajeros se ha visto incrementado hasta 2014, cayendo en 2015.

Por último, los pasajeros calificados como otros servicios comerciales (OSC) han representado un volumen residual respecto al total de pasajeros comerciales a lo largo de todo el periodo de estudio.

Tabla 2.17.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por servicio, 2008-2015

Año	No Regular	% sobre total	Regular	% sobre total	Otros Servicios Comerciales (OSC)	% sobre total	Total Comercial
2008	651	5,76%	10.640	94,08%	19	0,17%	11.310
2009	1.721	7,34%	21.716	92,65%	2	0,01%	23.439
2010	2.701	9,39%	26.045	90,57%	10	0,03%	28.756
2011	5.609	18,44%	24.720	81,27%	87	0,29%	30.416
2012	3.681	22,78%	12.473	77,17%	8	0,05%	16.162
2013	5.536	34,54%	10.321	64,40%	170	1,06%	16.027
2014	9.018	47,69%	9.805	51,86%	85	0,45%	18.908
2015	1.522	24,07%	4.764	75,34%	37	0,59%	6.323

Gráfico 2.5.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por servicio, 2008-2015



En lo que respecta a la evolución de las aeronaves comerciales por servicio (Tabla 2.18), los movimientos regulares han perdido importancia frente al total comercial pasando de representar un 65% en el año 2008 a algo más de un 36% en 2015. En el otro extremo, se encontrarían las operaciones no regulares creciendo en peso en el aeropuerto desde algo más de un 34% en 2008 hasta representar cerca del 60% de los movimientos comerciales en la instalación en 2015.

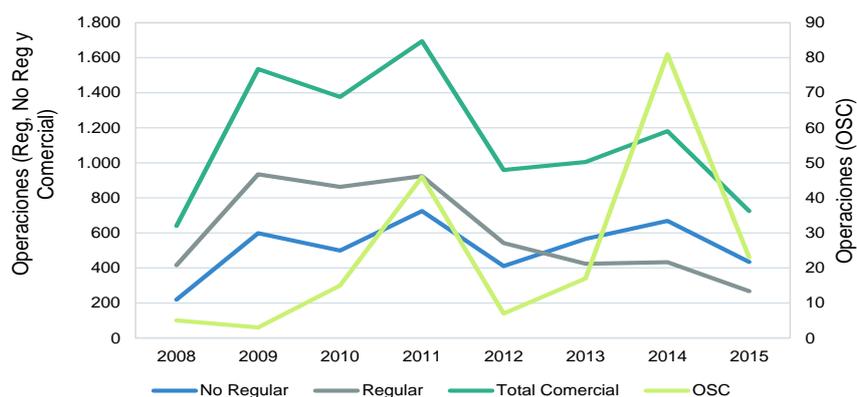
Finalmente los vuelos clasificados como otros servicios comerciales (OSC), siendo minoritarios en el aeropuerto, nunca han constituido un volumen superior al 7% de las operaciones comerciales en la instalación.

Tabla 2.18.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por servicio, 2008-2015

Año	No Regular	% sobre total	Regular	% sobre total	Otros Servicios Comerciales (OSC)	% sobre total	Total Comercial
2008	219	34,22%	416	65,00%	5	0,78%	640
2009	598	38,96%	934	60,85%	3	0,20%	1.535
2010	499	36,26%	862	62,65%	15	1,09%	1.376

Año	No Regular	% sobre total	Regular	% sobre total	Otros Servicios Comerciales (OSC)	% sobre total	Total Comercial
2011	724	42,74%	924	54,55%	46	2,72%	1.694
2012	410	42,75%	542	56,52%	7	0,73%	959
2013	565	56,22%	423	42,09%	17	1,69%	1.005
2014	668	56,56%	432	36,58%	81	6,86%	1.181
2015	434	59,94%	267	36,88%	23	3,18%	724

Gráfico 2.6.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por servicio, 2008-2015



### 6.2.3 Evolución por destinos

La principal ruta comercial del Aeropuerto de Burgos ha sido Barcelona, siendo la única conexión que se ha mantenido regularmente a lo largo del periodo de estudio<sup>8</sup>. Este destino ha sido mayoritariamente ofertado por Air Nostrum, con operaciones puntuales de Lagunair (2008), Iberia (2009) y León Air (2015).

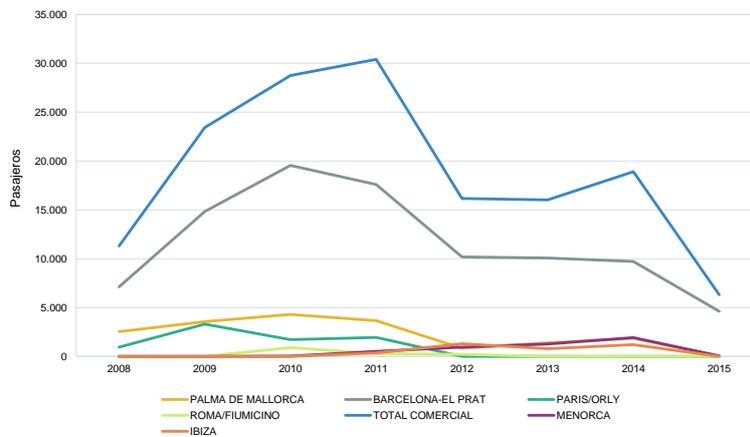
La siguiente ruta por orden de importancia ha sido Palma de Mallorca, siendo ofertada de forma regular desde la instalación burgalesa en la temporada de verano a lo largo de todo el periodo de estudio salvo en 2015. En este sentido, únicamente en 2009, 2010 y 2011 la operación se extendió desde marzo a octubre quedando reducida a los meses centrales del estío para el resto de los años. Estos vuelos fueron ofertados en su mayoría por Air Nostrum con apariciones puntuales de Lagunair (2008), Vip Wings (2013) y Aeronova (2014).

Siguiendo por la línea de las rutas ofertadas desde Burgos en la temporada de verano se deben destacar Menorca e Ibiza como destinos, siendo operados de forma regular en los meses centrales de la temporada estival entre 2011 y 2014.

Con respecto al tráfico internacional, la ruta a París/Orly fue ofertada desde la instalación burgalesa entre 2008 y 2011. Esta conexión fue operada exclusivamente por Air Nostrum. Del resto de rutas internacionales destaca Roma-Fiumicino que fue conectada desde Burgos a través de vuelos chárter.

<sup>8</sup> La ruta regular a Barcelona dejó de operarse en el Aeropuerto de Burgos en junio de 2015.

**Gráfico 2.7.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros de los principales destinos, 2008-2015**



Aparte de esas rutas mayoritarias, se han operado de forma puntual en algunos años rutas a otros aeropuertos, como Tenerife-Sur, Alicante, Málaga, etc.

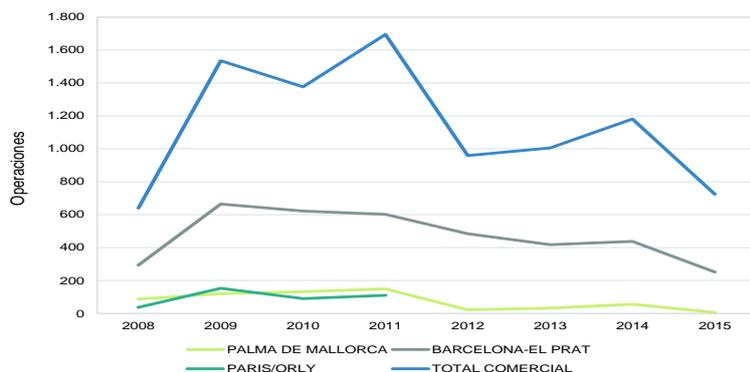
La evolución de las aeronaves por destinos ha sido parecida a la evolución de los pasajeros, tal y como se puede comprobar en el Gráfico 2.8. Son las rutas a Barcelona, a Palma de Mallorca y a París/Orly las que han aportado una gran parte de las operaciones comerciales al aeropuerto.

Como se puede observar, las operaciones en la ruta a Barcelona alcanzaron su valor en máximo en 2009 cayendo de forma continuada hasta 2013. Finalmente, tras un leve repunte en 2014 volvieron a caer en el pasado ejercicio 2015.

En el caso de la ruta a Palma de Mallorca, aumentó el número de operaciones a este destino hasta lograr en 2011 el máximo histórico. A partir de 2012 estos movimientos se vieron drásticamente reducidos manteniendo este carácter durante los años siguientes.

Finalmente, las conexiones a París-Orly alcanzaron su valor máximo en 2009 (153 operaciones), cifra que no pudo ser superada durante los dos años posteriores en los que se ofertó este destino desde el aeropuerto.

**Gráfico 2.8.- Evolución del tráfico comercial de operaciones de los principales destinos, 2008-2015**



### 6.2.4 Evolución por compañías

La compañía Air Nostrum ha sido la que ha transportado un mayor volumen de pasajeros desde la apertura del Aeropuerto de Burgos en 2008. Este papel protagonista que ha jugado en la instalación burgalesa se ha fundamentado en la operación regular de la ruta a Barcelona a lo largo de todo el período de estudio. Además también fue responsable de operaciones regulares a destinos turísticos nacionales (Palma de Mallorca,

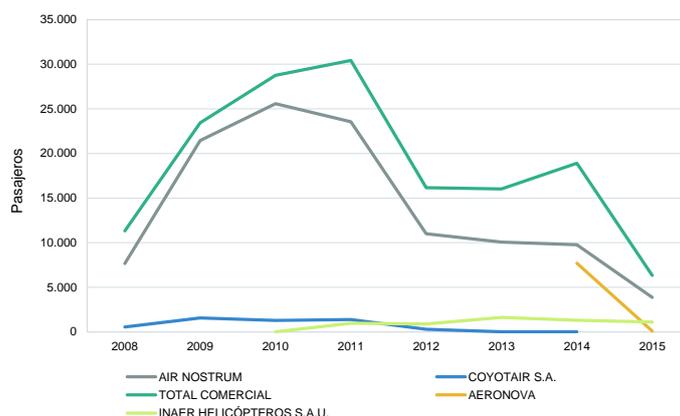
Menorca, Ibiza entre otros) y de la única ruta internacional (París-Orly) que se ha volado de forma regular desde Burgos. A fecha de redacción de este documento el peso de Air Nostrum en el aeropuerto es residual, motivado por el cese de las operaciones a Barcelona (a mediados de 2015), la ausencia de oferta a destinos internacionales desde 2011 y la no operación de ninguna ruta turística nacional en la temporada de verano.

El siguiente escalón en lo que a importancia de tráfico de pasajeros por compañías se refiere, lo ocupan las aerolíneas que llevan o han llevado a cabo operaciones de ambulancia desde la instalación. En este sentido, durante una primera etapa (2008-2012) este papel recayó en Coyotair, que fue contratada por la Junta de Castilla y León para el transporte aéreo sanitario de urgencias y emergencias en el ámbito de Castilla y León y áreas limítrofes. En una siguiente etapa (2012-2015) ha sido Inaer Helicópteros, la aerolínea encargada de prestar estos servicios.

Como aspecto reseñable en este apartado, destaca el volumen de pasajeros transportados (7.710) por Aeronova en el año 2014, que con operaciones a destinos turísticos nacionales (Palma de Mallorca, Menorca, Ibiza, Alicante y Málaga) y a París-Le Bourget en el segmento internacional consiguió mover una cifra sólo un 20% inferior a la transportada por Air Nostrum (principal compañía en el aeropuerto). Por el contrario, en 2015 Aeronova únicamente conto con 91 pasajeros comerciales en Burgos.

Finalmente, con un papel secundario por su escaso tiempo de operación en el aeropuerto o por el residual número de pasajeros transportados en todo el período histórico de estudio, destacan Vip Wings, Lagunair, Minoanair, León Air y Alba Star.

**Gráfico 2.9.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros de las principales compañías, 2008-2015**



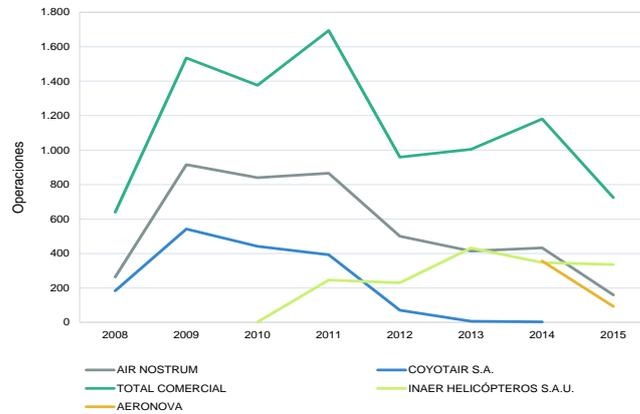
Con respecto a las operaciones, se aprecia una estructura similar a la de los pasajeros. En este sentido, Air Nostrum ha sido la aerolínea con más importancia en el aeropuerto gracias a la operación de las rutas expuestas en párrafos anteriores.

En un segundo lugar se situarían Coyotair (2008-2012) e Inaer Helicópteros (2012-2015) llevando a cabo ambas compañías operaciones de ambulancia. Al tratarse de operaciones de emergencia y sanitarias el número de pasajeros que involucran con respecto al total del aeropuerto no es tan importante como el de operaciones tal y como se observa en el Gráfico 2.9 y Gráfico 2.10.

En otra línea, se debe destacar la aparición en 2014 de Aeronova situándose únicamente por detrás de Air Nostrum al finalizar dicho ejercicio. Al igual que sucedió con los pasajeros estas operaciones cayeron drásticamente en 2015.

Finalmente, el resto de operaciones registradas en el periodo de estudio pertenecen a compañías que no han permanecido de forma estable en el aeropuerto.

Gráfico 2.10.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves de las principales compañías, 2008-2015

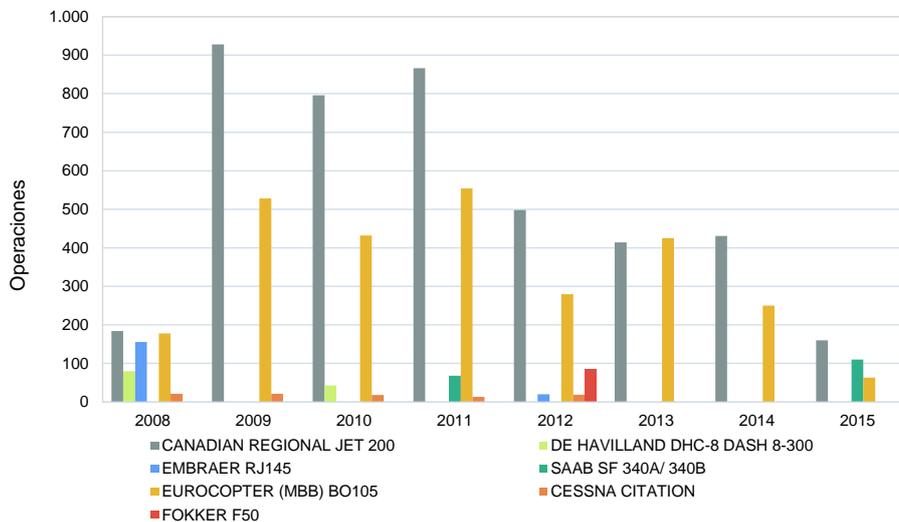


### 6.2.5 Flota usuaria del aeropuerto

El mercado ha estado dominado por muy pocos modelos, siendo el Canadair Regional Jet 200 y el Eurocopter BO 105 los principales. El CRJ 200 ha sido mayoritariamente empleado por Air Nostrum y el BO 105 por Coyotair e Inaer en las operaciones de ambulancia.

Aparte de esos dos modelos mayoritarios, también han operado en el aeropuerto algunos otros, si bien con un número de movimientos mucho menor. Algunos de estos modelos son: Saab SF 340, Fokker 50, Embraer RJ145, Cessna Citation, De Havilland DHC-8, etc.

Gráfico 2.11.- Evolución de las principales aeronaves de la flota comercial, 2008-2015



Si se clasifica la flota comercial en función de la letra de clave se puede comprobar que los tipos que más operaciones han realizado en los años de estudio son B y H, lo cual es lógico, teniendo en cuenta que los dos modelos que más movimientos comerciales han realizado son el Canadair Regional Jet 200 (tipo B) y el Eurocopter BO 105 (tipo H).

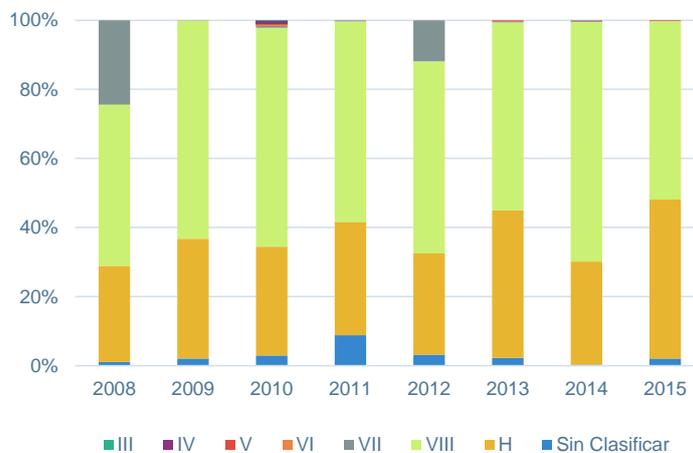
Gráfico 2.12.- Movimientos por tipo de aeronave, 2008-2015



En un segundo plano se encontrarían las aeronaves tipo C, que en 2014 registraron su máximo histórico de movimientos en la instalación debido a la elevada utilización que la compañía Aeronova realizó del modelo ATR 42.

Por todo ello, las aeronaves empleadas en el aeropuerto requieren de puestos tipo VIII y H fundamentalmente.

Gráfico 2.13.- Movimientos por tipo de puesto de estacionamiento, 2008-2015



### 6.2.6 Estacionalidad de la demanda

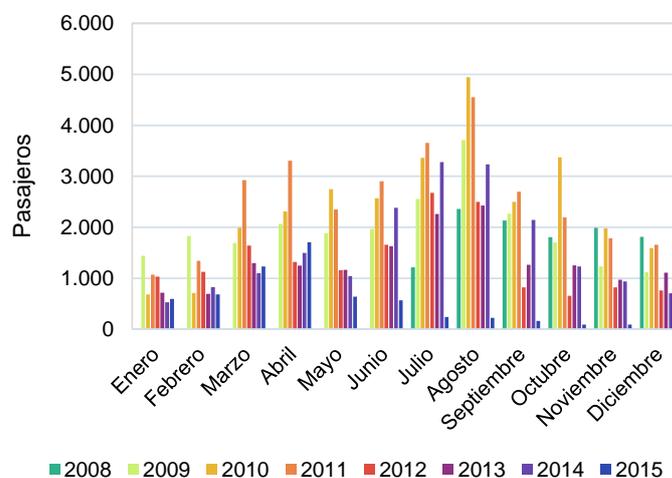
El Aeropuerto de Burgos ha presentado a lo largo del período de estudio un tráfico comercial de pasajeros no estacional, aunque ha alcanzado los mayores valores en los meses comprendidos entre marzo y octubre, y menor número de pasajeros en los meses de invierno.

Se puede observar la evolución que sufren los pasajeros a lo largo del año en la Tabla 2.19.

Tabla 2.19.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros comerciales, 2008 – 2015

Mes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Enero	-	1.439	684	1.068	1.032	714	526	593
Febrero	-	1.826	713	1.342	1.123	693	829	684
Marzo	-	1.689	1.988	2.922	1.642	1.298	1.100	1.232
Abril	-	2.065	2.311	3.304	1.320	1.247	1.499	1.708
Mayo	-	1.882	2.746	2.348	1.161	1.162	1.043	638
Junio	-	1.966	2.572	2.902	1.657	1.631	2.383	568
Julio	1.216	2.552	3.361	3.654	2.677	2.262	3.281	239
Agosto	2.359	3.708	4.947	4.550	2.496	2.427	3.233	224
Septiembre	2.134	2.265	2.496	2.698	819	1.264	2.146	165
Octubre	1.804	1.699	3.373	2.191	657	1.252	1.228	88
Noviembre	1.988	1.229	1.976	1.782	820	970	935	89
Diciembre	1.809	1.119	1.589	1.655	758	1.107	705	95
<b>Total</b>	<b>11.310</b>	<b>23.439</b>	<b>28.756</b>	<b>30.416</b>	<b>16.162</b>	<b>16.027</b>	<b>18.908</b>	<b>6.323</b>

Gráfico 2.14.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros comerciales, 2008-2015



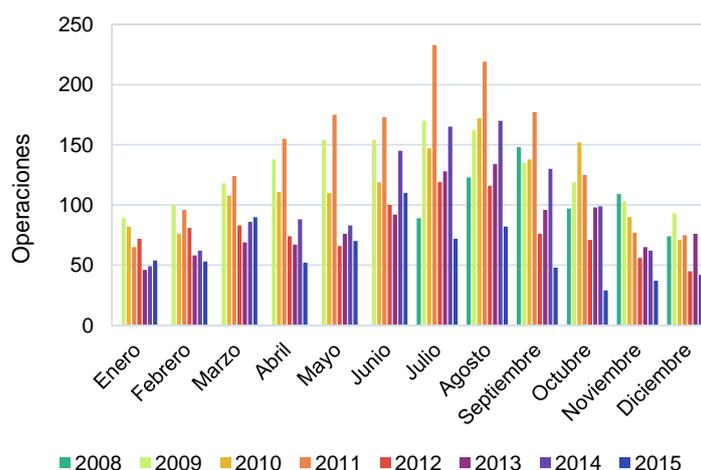
Al igual que sucede en pasajeros, los mayores valores de operaciones se alcanzan entre marzo y octubre con máximos en verano.

Tabla 2.20.- Estacionalidad de la demanda de aeronaves comerciales, 2008 – 2015

Mes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Enero	-	89	82	65	72	46	49	54
Febrero	-	100	76	96	81	58	62	53
Marzo	-	118	108	124	83	69	86	90

Mes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Abril	-	138	111	155	74	67	88	52
Mayo	-	154	110	175	66	76	83	70
Junio	-	154	119	173	100	92	145	110
Julio	89	170	147	233	119	128	165	72
Agosto	123	162	172	219	116	134	170	82
Septiembre	148	135	138	177	76	96	130	48
Octubre	97	119	152	125	71	98	99	29
Noviembre	109	103	90	77	56	65	62	37
Diciembre	74	93	71	75	45	76	42	27
<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>1.535</b>	<b>1.376</b>	<b>1.694</b>	<b>959</b>	<b>1.005</b>	<b>1.181</b>	<b>724</b>

Gráfico 2.15.- Estacionalidad de la demanda de aeronaves comerciales, 2008-2015



### 6.3 Evolución del tráfico de otras clases de tráfico

#### 6.3.1 Evolución histórica de la demanda

El tráfico aéreo clasificado como OCT en el aeropuerto, experimentó un continuo crecimiento tanto en pasajeros como en operaciones en una primera etapa comprendida entre 2008 y 2011. Posteriormente, tras un ligero descenso de pasajeros (más acusado en operaciones) en el ejercicio 2012, el tráfico ha pasado a reducirse entre 2013 y 2015 situándose en valores entorno al 50% de los máximos históricos registrados en la instalación.

Tabla 2.21.- Evolución histórica de la demanda OCT, 2008-2015

	Pasajeros OCT	Crecimiento	Operaciones OCT	Crecimiento
<b>2008</b>	1.727		861	
<b>2009</b>	4.273	147,42%	2.036	136,47%
<b>2010</b>	4.839	13,25%	2.184	7,27%
<b>2011</b>	5.031	3,97%	2.267	3,80%

	Pasajeros OCT	Crecimiento	Operaciones OCT	Crecimiento
2012	4.891	-2,78%	1.947	-14,12%
2013	2.878	-41,16%	1.300	-33,23%
2014	2.706	-5,98%	1.250	-3,85%
2015	2.663	-1,59%	1.345	7,60%

Gráfico 2.16.- Evolución histórica de la demanda de pasajeros OCT, 2008-2015

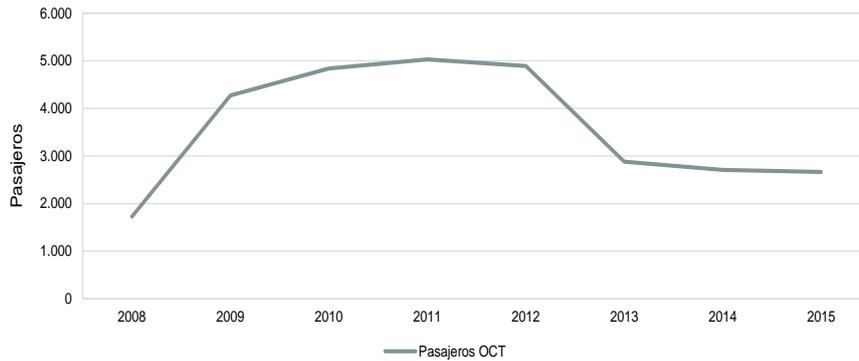
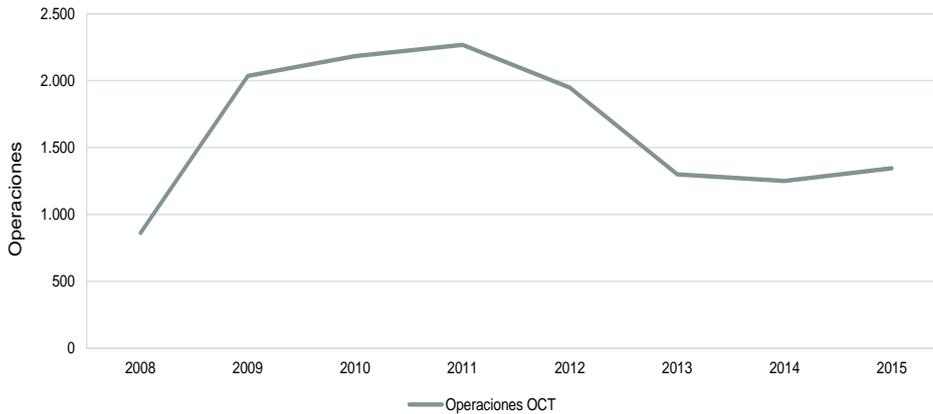


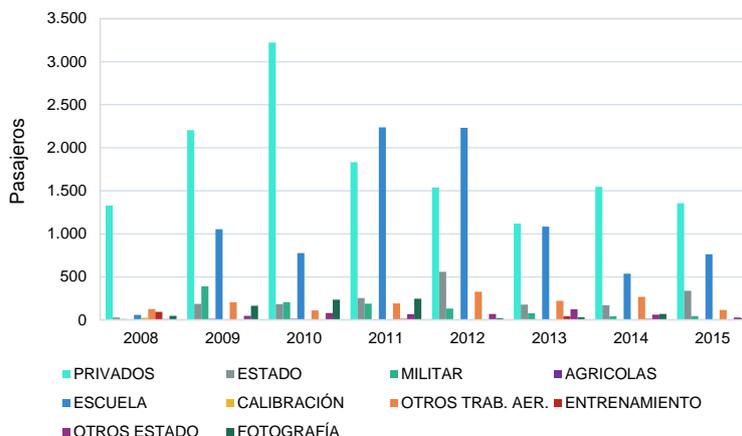
Gráfico 2.17.- Evolución histórica de la demanda de operaciones OCT, 2008-2015



### 6.3.2 Evolución por servicio

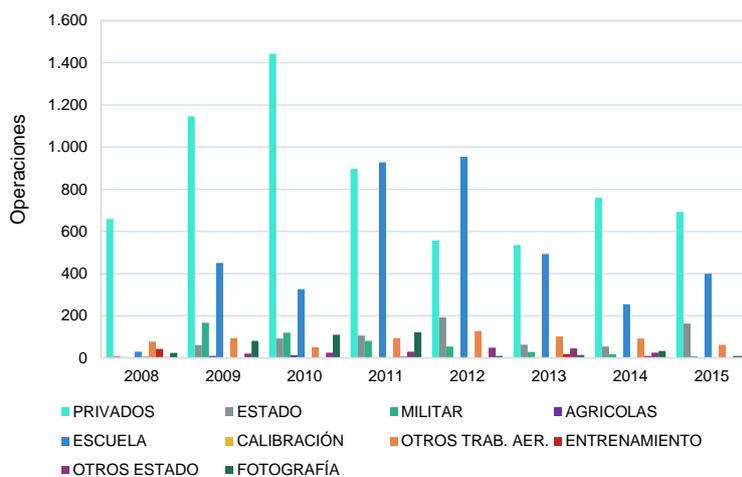
Tradicionalmente los mayores aportes al tráfico del aeropuerto han sido debidos a operaciones y pasajeros privados y de escuela. Con valores mucho menores, también se han registrado otro tipo de pasajeros, tal y como puede observarse en el Gráfico 2.18

Gráfico 2.18.- Evolución de los pasajeros de OCT por tipo de servicio, 2008-2015



Como se puede observar en el Gráfico 2.19, la evolución en aeronaves es análoga a la de pasajeros, siendo las operaciones de aviación privada y de escuela las que más aportan al total de operaciones de OCT. Al igual que sucede con los pasajeros se han registrado más tipos de operaciones OCT en cuanto al servicio llevado a cabo, aunque en un volumen muy por debajo de los movimientos de escuela y privados.

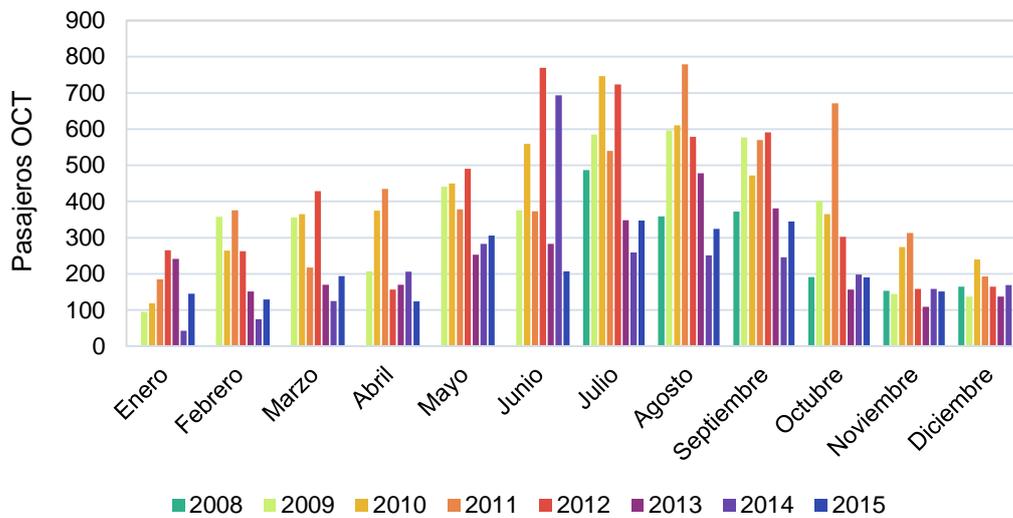
Gráfico 2.19.- Evolución de las aeronaves OCT por tipo de servicio, 2008-2015



### 6.3.3 Estacionalidad de la demanda

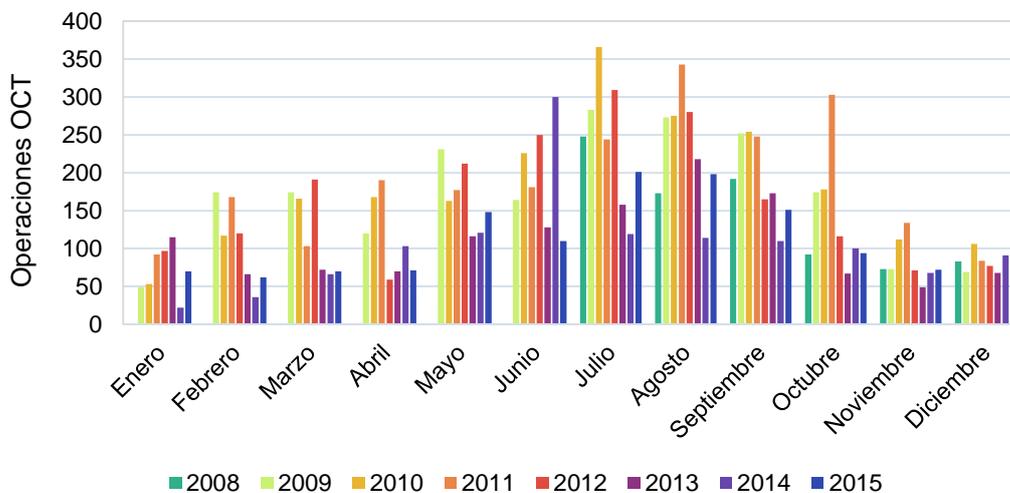
Como se puede observar en el siguiente gráfico, el Aeropuerto de Burgos alcanza los mayores valores de pasajeros OCT entre los meses de mayo y septiembre y un menor número de pasajeros en los meses invernales.

Gráfico 2.20.- Estacionalidad de la demanda de pasajeros de OCT, 2008-2015



Al igual que ocurre con los pasajeros OCT, las aeronaves presentan los mayores valores entre los meses de junio y septiembre.

Gráfico 2.21.- Estacionalidad de la demanda de operaciones de OCT, 2008-2015



#### 6.4 Evolución de mercancías

La carga aérea ha sido meramente testimonial, registrándose tráfico de mercancías únicamente en 2010, 2011 y 2014 con valores de 1.766 kg, 308 kg y 3.493 kg respectivamente, repartidos en vuelos comerciales. Se debe destacar, asimismo, que la mercancía transportada en 2014 desde la instalación burgalesa correspondió íntegramente a movimientos operados por Aeronova, aerolínea que tuvo gran protagonismo en el tráfico comercial de pasajeros y aeronaves a lo largo de 2014.

Es importante mencionar que toda la carga transportada a lo largo del periodo de estudio, únicamente pertenece a aeronaves cargueras clasificadas como vuelos chárter, lo que da una idea de lo esporádico que ha sido este tipo de tráfico en el Aeropuerto de Burgos.

Tabla 2.22.- Evolución histórica de la demanda de OCT, 2008-2015

Mercancías	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Total (kg)</b>	0	0	1.766	308	0	0	3.493	0

## 6.5 Evolución de los valores punta y de diseño

### 6.5.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Los pasajeros día punta, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. El máximo valor de la serie histórica se alcanzó en 2011, quedando el resto de valores muy por debajo de dicha cifra.

Se define el parámetro pasajeros hora punta, PHP, como los pasajeros correspondientes a la hora de mayor tráfico de pasajeros a lo largo de un año. El máximo de estos valores históricos se alcanzó en 2010, quedando el resto de la serie histórica por debajo de dicho número.

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 o igual que PHP. En el caso del Aeropuerto de Burgos el valor de PHD se define como los pasajeros resultantes de fijar el nivel de calidad de diseño (NCD) por encima del 97,75% del acumulado porcentual. Este valor alcanzó su valor máximo en el ejercicio 2011.

En la Tabla 2.23 se muestra la evolución de estos parámetros en el período 2009-2015.

Tabla 2.23.- Tráfico comercial de pasajeros en hora punta y hora de diseño, 2009-2015

	PDP	PHP	PHD	PHDIleg	PHDsal	PHDIleg/PHD (%)	PHDsal/PHD (%)
<b>2009</b>	268	126	99	61	63	61,62%	63,64%
<b>2010</b>	557	268	153	143	144	93,46%	94,12%
<b>2011</b>	718	223	171	170	171	99,42%	100,00%
<b>2012</b>	197	114	105	81	56	77,14%	53,33%
<b>2013</b>	249	152	151	151	84	100,00%	55,63%
<b>2014</b>	226	135	112	78	48	69,64%	42,86%
<b>2015</b>	214	140	140	140	140	100,00%	100,00%

### 6.5.2 Valores punta y de diseño de aeronaves

Las aeronaves día punta, en adelante ADP, se definen como las aeronaves del día punta total. El máximo histórico de este valor se alcanzó en 2014.

Las aeronaves hora punta, en adelante AHP, se definen como las aeronaves correspondientes a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales + OCT) a lo largo de un año. Al igual que para el parámetro ADP, este valor fue máximo en 2014.

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 2.24 se muestra la evolución de estos parámetros en el período 2009-2015.

Tabla 2.24.- Tráfico de aeronaves en hora punta y hora de diseño, 2009-2015

	ADP	AHP	AHD	AHDileg	AHDsal	AHDileg/AHD (%)	AHDsal/AHD (%)
2009	55	13	5	3	3	60%	60%
2010	77	16	5	3	3	60%	60%
2011	41	16	4	3	2	75%	50%
2012	46	14	4	2	2	50%	50%
2013	54	15	4	2	2	50%	50%
2014	92	17	5	3	3	60%	60%
2015	66	10	5	3	3	60%	60%

### 6.5.3 Tráfico de OCT en periodos punta

En 2015 el día punta de tráfico de OCT fue el 20 de julio, con un total de 63 operaciones, la mayoría de ellas (59) efectuadas por aeronaves de estado.

En 2015 la hora punta de aeronaves de OCT, que fue a las 9 horas UTC del 20 de julio, hubo un total de 10 operaciones, siendo todas ellas aeronaves de estado.

## 6.6 Evolución del tráfico 2016-2019

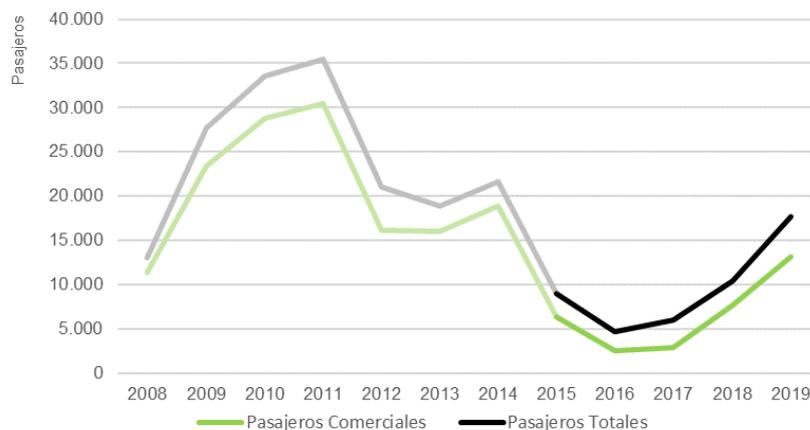
Como se ha referido al principio de este punto 5, desde el momento que se comienza a elaborar el Plan Director hasta la aprobación del mismo por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se deben realizar los preceptivos procesos de tramitación y evaluación ambiental estratégica,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

A continuación, se realiza un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto de Burgos 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 Pasajeros

En el siguiente gráfico puede observarse la evolución del tráfico de pasajeros totales y comerciales en el Aeropuerto de Burgos desde el año 2008 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.22.- Evolución histórica del tráfico de la demanda de pasajeros 2008 - 2019



Un análisis más detallado de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales en el período 2016-2019 se presenta en la Tabla 2.265.

Tabla 2.25.- Evolución del tráfico de pasajeros 2016 - 2019

Año	Pasajeros Comerciales	Crecimiento (%)	Tránsitos	Crecimiento (%)	OCT	Crecimiento (%)	Pasajeros Totales	Crecimiento (%)
2015	6.323	-	0	-	2.663	-	8.986	-
2016	2.454	-61,19%	3	-	2.225	-16,45%	4.682	-47,90%
2017	2.861	16,59%	0	-	3.092	38,97%	5.953	27,15%
2018	7.673	168,19%	0	-	2.668	-13,71%	10.341	73,71%
2019	13.135	71,18%	0	-	4.553	70,65%	17.688	71,05%

Como se puede observar, el tráfico de pasajeros comerciales creció desde 2016, año que representa el mínimo histórico de la serie desde la apertura del aeropuerto en 2008. Poco a poco el tráfico ha ido recuperando el volumen de pasajeros hasta que en 2019 alcanzó los 13.135 pasajeros comerciales.

En lo que al tráfico OCT se refiere, se produce una tendencia similar a la que se observa en los pasajeros comerciales ya que se alcanza el mínimo en 2016 y crece a partir de ese año hasta alcanzar los 4.553 pasajeros OCT en 2019.

Si se compara la evolución de los pasajeros comerciales desde 2015, el volumen de tráfico de 2019 es similar al movido por el aeropuerto en años anteriores a 2015.

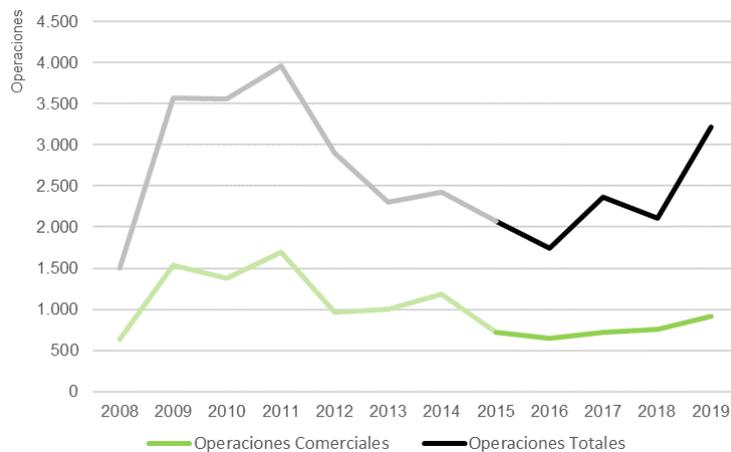
Gráfico 2.23.- Comparativa de la evolución del tráfico de pasajeros comerciales 2015 – 2019 con los años anteriores



### 6.6.2 Aeronaves

De la misma manera que con los pasajeros, se muestra a continuación la evolución del tráfico de aeronaves totales y comerciales en el Aeropuerto de Burgos desde el año 2008 hasta los últimos datos disponibles en el momento de aprobación del Plan Director:

Gráfico 2.24.- Evolución histórica del tráfico de la demanda de aeronaves 2008 - 2019



En la Tabla 2.256 puede observarse la evolución del tráfico de aeronaves en el Aeropuerto de Burgos desde el año 2016 hasta el momento de aprobación del Plan Director:

Tabla 2.26.- Evolución del tráfico de aeronaves 2015 - 2019

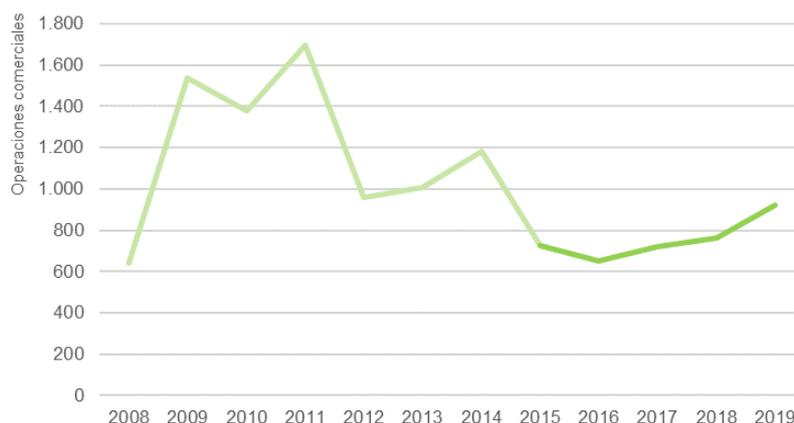
Año	Operaciones Comerciales	Crecimiento (%)	Operaciones OCT	Crecimiento (%)	Operaciones Totales	Crecimiento (%)
2015	756	-	1.344	-	2.100	-
2016	650	-14,02%	1.100	-18,15%	1.750	-16,67%
2017	723	11,23%	1.643	49,36%	2.366	35,20%
2018	762	5,39%	1.350	-17,83%	2.112	-10,74%
2019	920	20,73%	2.299	70,30%	3.219	52,41%

Las operaciones comerciales han experimentado un crecimiento desde 2015, alcanzando las 920 operaciones comerciales operadas en 2019. Las operaciones OCT han experimentado un fuerte crecimiento

en el último año. En 2019 se ha producido el máximo histórico de las operaciones OCT en el Aeropuerto de Burgos.

Si se compara la evolución de las operaciones comerciales desde 2015, el volumen de tráfico de 2019 es similar al movido por el aeropuerto en años anteriores a 2015. El aeropuerto de Burgos ha experimentado un crecimiento del 22% en los últimos 4 años.

Gráfico 2.25.- Comparativa de la evolución del tráfico de operaciones comerciales 2015 – 2019 con los años anteriores



## 7 Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.27 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 2.27.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias	
<b>Espacio Aéreo</b>	<b>Capacidad</b>
Espacio Aéreo <sup>(1)</sup>	35 ops/ h
<b>Campo de vuelos</b>	<b>Capacidad</b>
Campo de vuelos <sup>(1)</sup>	8 ops/ h
<b>Plataforma</b>	<b>Actual</b>
Plataforma Av. Comercial	3 puestos
Plataforma Av. General	3 puestos
<b>Edificio Terminal (Superficie o elemento)</b>	<b>Actual</b>
Vestíbulo de salidas (m <sup>2</sup> )	383
Mostradores de facturación (ud)	4
Control de seguridad (ud)	1
Zona de espera y embarque (m <sup>2</sup> )	176
Puertas de embarque (ud)	2
Hipódromos de recogida de equipajes (ud)	1
Zona de recogida de equipajes <sup>(2)</sup> (m <sup>2</sup> )	181
Vestíbulo de llegadas (m <sup>2</sup> )	228

(1) Informe DOSC-12-DTC-002-1.1, de la División de Ingeniería ATM, de enero de 2012.

(2) Incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipajes

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO