

### **3. Evolución Previsible de la Demanda**



## Contenidos

<b>3. Evolución Previsible de la Demanda.....</b>	<b>3.1</b>
3.1. Generalidades.....	3.3
3.2. Escenarios de tráfico .....	3.4
3.3. Demanda Esperada de Pasajeros.....	3.11
3.3.1. Pasajeros Comerciales .....	3.11
3.3.2. Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos .....	3.11
3.3.3. Pasajeros Totales .....	3.12
3.4. Demanda Esperada de Aeronaves.....	3.13
3.4.1. Aeronaves de Aviación Comercial .....	3.13
3.4.2. Aeronaves de Otras Clases de Tráfico .....	3.13
3.4.3. Aeronaves totales .....	3.14
3.4.4. Flota de Diseño .....	3.15
3.5. Demanda Esperada de Mercancías .....	3.17
3.5.1. Demanda Esperada de Mercancías .....	3.17
3.6. Definición del Horizonte de Estudio.....	3.18
3.7. Valores de Diseño .....	3.19
3.8. Demanda Esperada en Horas Punta.....	3.22



### 3.1. Generalidades

En este capítulo se mostrará la demanda de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías a corto, medio y largo plazo en el Aeropuerto de Valencia. Se pretende con ello calcular posteriormente las necesidades de la infraestructura en los distintos horizontes considerados.

La metodología del estudio de la evolución previsible de la demanda se basa en el *Manual de Previsión del Tráfico Aéreo en los Aeropuertos de la Red de Aena*, desarrollado de acuerdo con el *Manual de Planificación de Aeropuertos de OACI* (Doc. 9184 – AN/902) y con el *Manual de Previsión de Tráfico Aéreo de OACI* (Doc. 8991 – AT 722/2).

Análogamente, existen una serie de estudios que sirven de base a los escenarios que se van a proponer y a los que se hará mención en su momento.



### 3.2. Escenarios de tráfico

Para obtener la previsión de la demanda del tráfico aéreo se han utilizado técnicas basadas en el modelo econométrico propuesto por **Aena** en el documento citado, si bien se han realizado las oportunas correcciones para adecuarlos a la realidad del aeropuerto tras la reciente irrupción de las compañías de bajo coste, que ha supuesto una revolución del tráfico en las instalaciones aeroportuarias desde que empezara a operar a finales de 2004.

En el modelo econométrico está implícita la evolución de aquellas variables socioeconómicas que afectan al desarrollo del entorno del aeropuerto y su área de influencia, como son la oferta de plazas hoteleras o el desarrollo del PIB de uno de los principales países emisores de turistas a la zona, el Reino Unido.

En este caso, hay que indicar que la salud económica del Reino Unido es una garantía de que la provincia siga recibiendo pasajeros de aquel país (frente a la incertidumbre que genera la situación económica de Alemania), especialmente teniendo en cuenta que es un turismo tradicional de "sol y playa" y que la aparición de las líneas aéreas de bajo coste facilitan su acceso. El PIB británico crecerá como predice Eurostat a corto plazo, con expectativas de ralentización a largo plazo.

Por otro lado, la *Ley 3/1998, de 21 de mayo, de Turismo de la Comunidad Valenciana*, en su Capítulo 2 establece unas directrices con las que afrontar el futuro del sector turístico para potenciar y desarrollar la actividad turística en la comunidad. En él se citan como objetivos fundamentales consolidar la Comunidad Valenciana como uno de los principales destinos turísticos a nivel nacional e internacional, propiciar el crecimiento de la actividad turística desde el enfoque del desarrollo sostenible, procurando a tal efecto la satisfacción de las necesidades turísticas de los usuarios y usuarias a través de las instalaciones más idóneas y del respeto a los valores ecológicos y patrimonio cultural, determinar e impulsar mecanismos para la desestacionalización de la actividad turística y potenciar las acciones de promoción de la oferta turística de la Comunidad Valenciana, y sus distintas marcas y productos turísticos, dentro y fuera de su ámbito territorial. Esto lleva implícito una política de contención en materia de creación de infraestructuras y equipamientos así como el ofrecimiento de nuevos atractivos turísticos con los que diversificar la oferta actual, proporcionando alternativas como el Turismo de Interior, aprovechando su potencial como complemento al tradicional turismo de "sol y playa". L'Agència Valenciana de Turisme es la encargada de elaborar el Plan de Espacios Turísticos.

No cabe duda que el objetivo de dar a conocer Valencia está puesto ya en marcha, ya que numerosos eventos se suceden durante estos años: la 32ª y 33ª edición de la Copa América, 2007, el V Encuentro Mundial de la Familia, 2006, o la celebración del campeonato mundial de atletismo



en pista cubierta, 2008. Éstos quedan reflejados en el aumento de plazas hoteleras, que en el presente estudio siguen una tendencia lineal hasta la conclusión de la Copa América y, a partir de entonces, de acuerdo al enfoque de desarrollo sostenible y al aviso que se lanza desde la Unión Hotelera de la provincia de Valencia, se espera que el crecimiento se suavice.

Se tiene en cuenta el efecto de las líneas aéreas de bajo coste (CBC en adelante) que, por otro lado al tener un comportamiento imprevisible en cuanto a su política de elección de destinos, frecuencias y establecimiento de bases, obligan a adoptar una actitud prudente ante los posibles escenarios que puedan derivarse de cualquier estudio que de ellas se realice.

Además, la existencia de las CBC es reciente históricamente hablando, lo que contribuye a aumentar la incertidumbre en torno a su posible evolución futura, ante la falta de datos históricos que ayuden a predecir su comportamiento.

No obstante existe una serie de indicios de los que prever un futuro halagüeño tanto de *Ryanair* como de *easyJet*, entre los que destacan su experiencia y consolidación como unas de las CBC más importantes en volumen de pasajeros transportados a nivel europeo, el anuncio de la apertura de nuevos destinos nacionales (con los que se transformaría el prácticamente inexistente tráfico nacional) y la intención de adquirir 70 aparatos de última generación con opción a otros 70 por parte de *Ryanair* y 120 A-319 por parte de *easyJet*. A esto último se le suma la intención por parte de *Ryanair* de establecer base en Valencia lo que reafirma la ambición de crecimiento del que se espera beneficie el aeropuerto.

Teniendo en cuenta la situación descrita, se propondrán unos escenarios entre los que se espera evolucione el tráfico de pasajeros y aeronaves a corto, medio y largo plazo. Para ello se supondrá un escenario medio como referencia y otros escenarios que resulten de variar el número de frecuencias y destinos respecto de aquél.

Así, el escenario medio de referencia se ha calculado en base a diferentes consideraciones:

- el crecimiento de las CBC, tanto en al tráfico internacional, donde se encuentran casi a pleno rendimiento, como en el nacional, donde se espera una entrada de compañías fuertes a partir del 2007. Se aprovecharán las conclusiones que se derivan del estudio "*Evaluación del impacto potencial de las compañías aéreas de bajo coste sobre las rutas nacionales en la España peninsular*" (código: EAP0001.100) en que se hace una comparación entre los datos históricos disponibles de la evolución de las CBC en destinos interiores del Reino Unido, mercado en el que



están más consolidadas, y se trasladan al tráfico nacional en virtud de las semejanzas que dichas rutas tienen con los destinos nacionales.

- la entrada en funcionamiento del Aeropuerto de Castellón que restará tráfico al Aeropuerto de Valencia, para la estimación de su efecto se ha contado con el Informe de Seguimiento EMMA, en el que se detalla el área de influencia de éste.

- la competencia intermodal que representa el futuro Tren de Alta Velocidad que unirá Valencia con Madrid y Barcelona. En un estudio denominado *Efecto de la red de alta velocidad ferroviaria sobre la red de aeropuertos españoles*, se comparan los tiempos de viaje vía aérea o ferroviaria entre algunas de las ciudades susceptibles de ofrecer ambas posibilidades modales. Dicho estudio se basa en el *Plan de Infraestructuras 2000-2007* del Ministerio de Fomento, presentado el 21 de septiembre de 2000, actualmente sustituido por el PEIT (*Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres*) en el que se contempla una red similar.

- no se contemplan importantes actuaciones en la red viaria en las que se prevean cambios significativos que afecten al tráfico aéreo respecto a la situación actual.

- en el 2007 y en el 2009 de forma puntual se espera una mayor afluencia de pasajeros internacionales debido a la celebración de la Copa América.

A modo de resumen, se recogen en la Tabla 3.1 los factores que se consideran más representativos a la hora de explicar la demanda de tráfico aéreo previsible del aeropuerto y se clasifican en función de su influencia positiva o negativa, así como de su carácter externo o interno al propio aeropuerto.



Tabla 3.1.- Matriz de factores de mayor incidencia en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Valencia

FACTORES EXTERNOS	ASPECTOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
<b>PIB nacional</b>	Crecimiento previsto por Eurostat hasta el 2007.	Expectativas de ralentización a largo plazo hasta un crecimiento del 2% en 2020.
<b>PIB Reino Unido</b>	Crecimiento previsto por Eurostat hasta el 2007.	Expectativas de ralentización de la economía británica a largo plazo.
<b>Directrices del Plan de Espacios turísticos</b>	Reclamos turísticos. Desestacionalización de oferta turística.	Crecimiento sostenido de la infraestructura turística: ralentización de plazas a medio y largo plazo.
<b>Copa América</b>	Asistencia de medios de comunicación que situarán a Valencia en el mapa.  Incremento del número de visitantes.	Evento que no se ha celebrado nunca en Europa, por lo que se desconoce su impacto.  La vela es un deporte de élite
<b>Aeropuerto de Castellón</b>	-	Restará tráfico.
<b>Tren de Alta Velocidad</b>	Complemento intermodal.	Afectará al tráfico tradicional nacional.
FACTORES INTERNOS	ASPECTOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
<b>Compañías de bajo coste</b>	Aumento de la participación en el tráfico comercial. Intención por parte de <i>Ryanair</i> de establecer una base en Valencia.	Desconocimiento de la política futura de las CBC e imprevisibilidad de sus decisiones.

Los criterios en los que se basa cada uno de los escenarios son los siguientes:

**Escenario medio:** el Tren de Alta Velocidad resta un 35% de pasajeros al tráfico tradicional y que no realiza conexiones de la ruta Madrid-Valencia, un 12% a Barcelona-Valencia, un 7% a Sevilla-Valencia y un 3% a Bilbao-Valencia desde su hipotética puesta en servicio en 2010. El Aeropuerto de Castellón resta el 3,5% del tráfico comercial. Las CBC en vuelos internacionales suponen unas 41 frecuencias diarias en el 2020.

**Escenario bajo:** el Tren de Alta Velocidad resta un 41% de pasajeros al tráfico tradicional y que no realiza conexiones de la ruta Madrid-Valencia, un 17% a Barcelona-Valencia, un 9% a Sevilla-



Valencia y un 7% a Bilbao-Valencia desde su hipotética puesta en servicio en 2010. El Aeropuerto de Castellón resta el 7% del tráfico comercial. Las CBC en vuelos internacionales suponen unas 37 frecuencias diarias en el 2020.

**Escenario alto:** el Tren de Alta Velocidad resta un 17,5% de pasajeros al tráfico tradicional y que no realiza conexiones de la ruta Madrid-Valencia, un 6% a Barcelona-Valencia, un 3,5% a Sevilla-Valencia y un 1,5% a Bilbao-Valencia desde su hipotética puesta en servicio en 2010. El Aeropuerto de Castellón no afecta tráfico de Valencia. Las CBC en vuelos internacionales suponen 45 frecuencias diarias en el 2020.

Con estas premisas, se ha previsto el tráfico que se resume en la Tabla 3.2:

**Tabla 3.2.- Escenarios de demanda de pasajeros comerciales en los años horizonte**

Año	Escenario bajo			Escenario medio			Escenario alto		
	PAX nac	PAX int	PAX totales	PAX nac	PAX int	PAX totales	PAX nac	PAX int	PAX totales
2010	2.853.000	3.552.000	6.405.000	3.052.000	4.084.000	7.136.000	3.359.000	4.551.000	7.910.000
2015	3.721.000	4.122.000	7.843.000	3.981.000	4.682.000	8.663.000	4.381.000	5.243.000	9.624.000
2020	4.370.000	4.539.000	8.909.000	4.675.000	5.123.000	9.798.000	5.144.000	5.711.000	10.855.000

En Gráfico 3.1 se muestra la evolución de los pasajeros para los tres escenarios de desarrollo estudiados, mientras que en el Gráfico 3.2 se han representado los tres escenarios en el caso del tráfico de aeronaves.





Gráfico 3.1.- Crecimiento del tráfico total comercial de pasajeros según los distintos escenarios

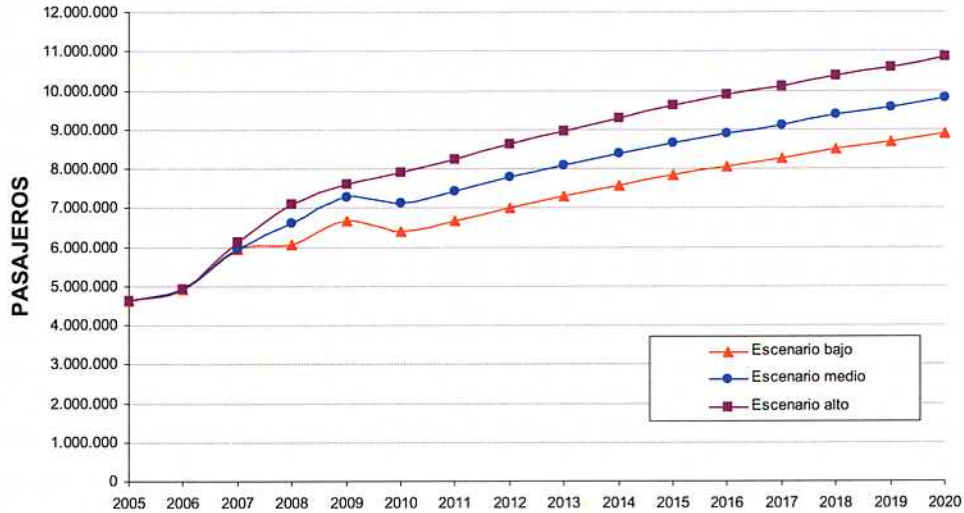
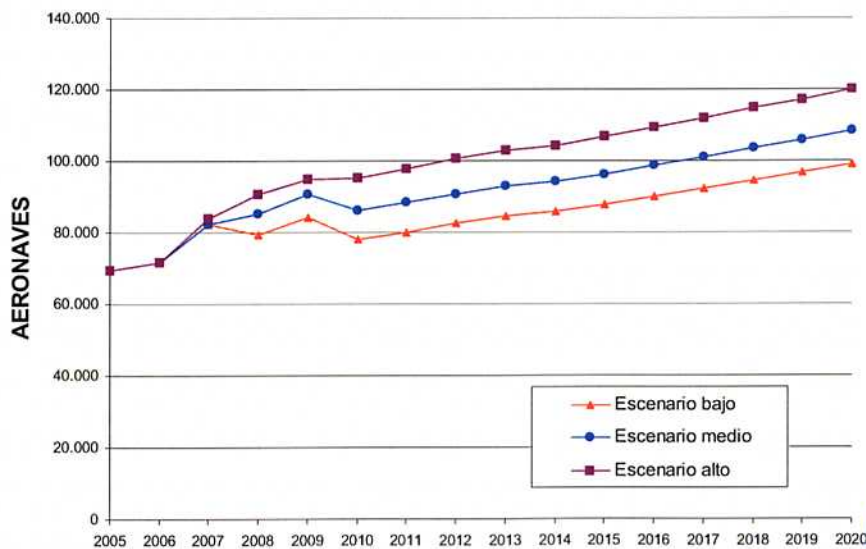


Tabla 3.3.- Escenarios de tráfico de aeronaves comerciales en los años horizonte

Año	Escenario bajo			Escenario medio			Escenario alto		
	AVE nac	AVE int	AVE totales	AVE nac	AVE int	AVE totales	AVE nac	AVE int	AVE totales
2010	45.200	32.900	78.100	48.300	37.700	86.000	53.200	42.200	95.400
2015	50.400	37.300	87.700	53.900	42.400	96.300	59.300	47.400	106.700
2020	59.000	40.100	99.100	63.200	45.400	108.600	69.500	50.500	120.000

Gráfico 3.2.- Crecimiento del tráfico total comercial de aeronaves según los distintos escenarios



Las horquillas tienen el cometido de establecer unos límites entre los que se prevé que se desarrolle el tráfico de pasajeros y aeronaves en cada caso. Se observa que en 2020 el tráfico de pasajeros casi llega a duplicarse, mientras que el de aeronaves no experimenta ese incremento, esto es consecuencia del aumento del factor Pasajeros / Aeronave.



### 3.3. Demanda Esperada de Pasajeros

En este apartado y en lo sucesivo, se escoge el escenario medio como referencia a partir del que se obtienen los distintos parámetros de interés.

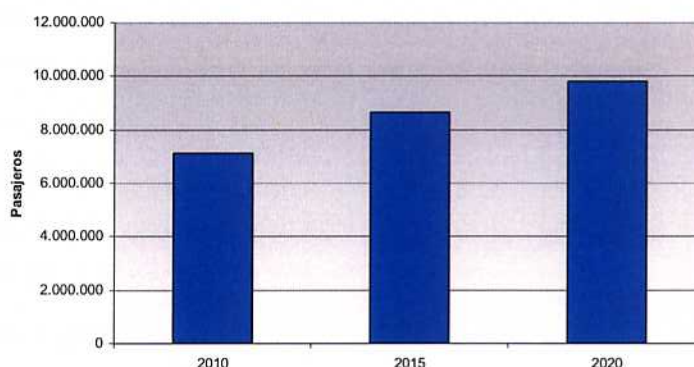
#### 3.3.1. Pasajeros Comerciales

Los valores para los años horizonte en el escenario medio se exponen en la Tabla 3.1 y su representación en el Gráfico 3.3.

Tabla 3.4.- Tráfico de pasajeros comerciales

Año	Nacional	UE Schengen	UE no Schengen	No UE Schengen	No UE no Schengen	TOTAL COMERCIAL
2010	3.052.000	2.593.000	1.348.000	0	143.000	7.136.000
2015	3.981.000	2.973.000	1.545.000	0	164.000	8.663.000
2020	4.675.000	3.253.000	1.691.000	0	179.000	9.798.000

Gráfico 3.3.- Prognosis del tráfico comercial de pasajeros



#### 3.3.2. Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos

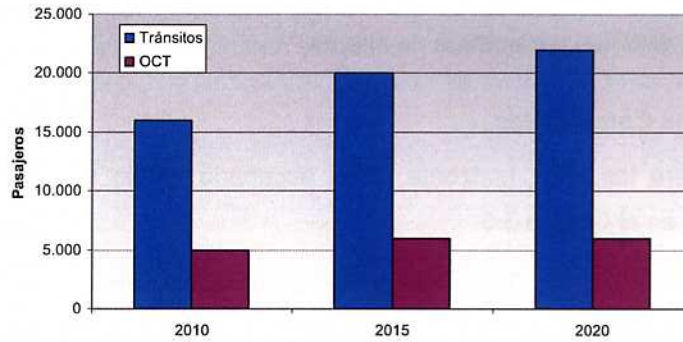
Los valores para los años horizonte en el escenario medio se exponen en la Tabla 3.5 y su representación en el Gráfico 3.4.

Tabla 3.5.- Pasajeros de otras clases de tráfico y tránsitos

Año	Tránsitos	OCT
2010	16.000	5.000
2015	20.000	6.000
2020	22.000	6.000



**Gráfico 3.4.- Prognosis otras clases de tráfico (OCT) y tránsitos**



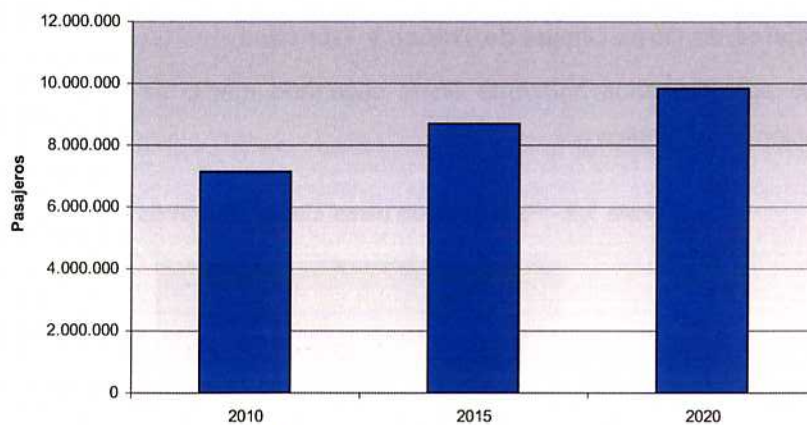
### 3.3.3. Pasajeros Totales

Los pasajeros totales estimados resultan de sumar los comerciales, OCT y tránsitos en los tres horizontes de estudio, se resumen a continuación en la Tabla 3.6 y en el Gráfico 3.5.

**Tabla 3.6.- Prognosis del tráfico total de pasajeros**

Año	Comercial	OCT	Tránsitos	Total
2010	7.136.000	16.000	5.000	<b>7.157.000</b>
2015	8.663.000	20.000	6.000	<b>8.689.000</b>
2020	9.798.000	22.000	6.000	<b>9.826.000</b>

**Gráfico 3.5.- Evolución de los pasajeros totales**



### 3.4. Demanda Esperada de Aeronaves

Se recuerda que se escogen los valores del escenario medio como referencia.

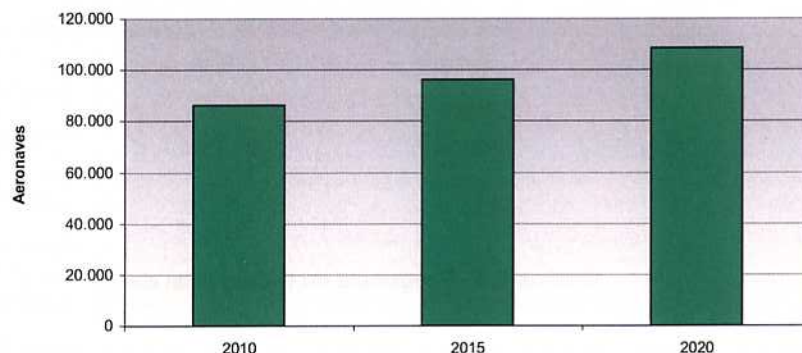
#### 3.4.1. Aeronaves de Aviación Comercial

La prognosis de aeronaves para los años horizonte en el escenario medio se presentan en la Tabla 3.7 y la representación en forma gráfica en el Gráfico 3.6.

Tabla 3.7.- Tráfico comercial de aeronaves

Año	Nacional	UE Schengen	UE no Schengen	No UE Schengen	No UE no Schengen	TOTAL COMERCIAL
2010	48.300	25.300	9.600	0	2.800	86.000
2015	53.900	28.400	10.800	0	3.200	96.300
2020	63.200	30.400	11.600	0	3.400	108.600

Gráfico 3.6.- Prognosis del tráfico comercial de aeronaves



#### 3.4.2. Aeronaves de Otras Clases de Tráfico

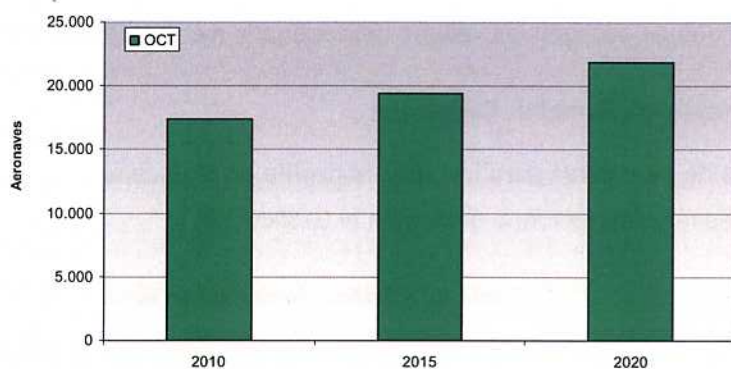
La prognosis de aeronaves de OCT para los años horizonte se presenta en la Tabla 3.8 y se representa en forma gráfica en el Gráfico 3.7.

Tabla 3.8.- Otras clases de tráfico de aeronaves

Año	Aeronaves OCT
2010	17.400
2015	19.400
2020	21.900



**Gráfico 3.7.- Prognosis de otras clases de tráfico de aeronaves**



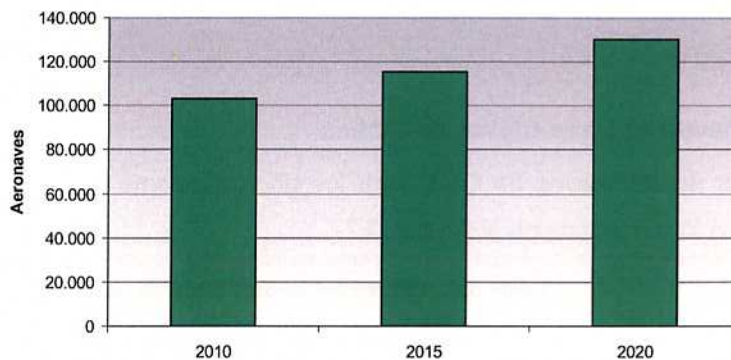
### 3.4.3. Aeronaves totales

A continuación, en la Tabla 3.9 y Gráfico 3.8 se resumen las aeronaves totales (comerciales y OCT) previstas a corto, medio y largo plazo.

**Tabla 3.9.- Aeronaves totales**

Año	Comercial	OCT	Total
2010	86.000	17.400	103.400
2015	96.300	19.400	115.700
2020	108.600	21.900	130.500

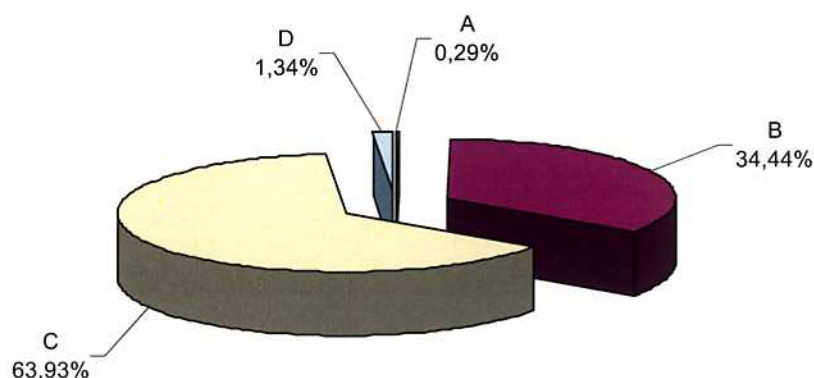
**Gráfico 3.8.- Prognosis de tráfico total de aeronaves**



### 3.4.4. Flota de Diseño

En el Gráfico 3.9 se representa la composición porcentual de la flota prevista en el año 2020, correspondiente al último horizonte del estudio, distribuida de acuerdo con las categorías OACI de aeronaves.

Gráfico 3.9.- Flota de diseño en el horizonte de estudio



La mayoría de las aeronaves que se prevé operen en 2020 corresponden a la categoría C, a la que pertenecen los Airbus A-319 y A-320 y los Boeing B-737 700 y 800, tal como se desprende de la Tabla 3.10.

Los porcentajes de los modelos de aviación comercial se han calculado respecto del total de aeronaves comerciales, 108.483. Este número a su vez representa el 83,2% del tráfico total de aeronaves.



Tabla 3.10.- Desglose de modelos previstos en el horizonte de estudio (2020)

MODELOS PREVISIBLES	OPERACIONES PREVISIBLES (%)	CATEGORÍA OACI
Airbus A320	19,27%	C
Canadair Regional Jet 200	17,27%	B
Canadair Regional Jet 900	13,34%	B
Boeing 737/800 Passengers	8,80%	C
Boeing 737-800 (Winglets) Passenger	8,80%	C
Airbus A319	8,07%	C
De Havilland Dhc-8 Dash 8-300	7,84%	C
Aerospatiale Atr-72	2,84%	C
Airbus Industrie A318	2,39%	C
Boeing B737/500 Passengers	2,08%	C
Fairchild Metro/Merlin/Expediter	1,39%	B
Boeing B757/200 Passengers	1,34%	D
Saab 2000	1,30%	C
Airbus A321	1,23%	C
Cessna Citation	1,02%	B
Beechcraft Twin Turboprop	0,68%	B
Embraer Emb-120 Brasilia	0,60%	B
British Aerospace 146-200 Pass	0,35%	C
Boeing 737-700 Passengers	0,34%	C
Boeing 737-700 (Winglets) Passenger	0,34%	C
Learjet	0,29%	A
Boeing 717	0,18%	C
Saab Sf 340A/340B	0,15%	B
Aerospatiale Atr-42-300/400	0,09%	C
Resto	0,00%	
<b>TOTAL COMERCIAL</b>	<b>108.483 (83,2%)</b>	-
<b>TOTAL AVIACIÓN GENERAL</b>	<b>21.853 (216,8%)</b>	A/B
<b>TOTAL</b>	<b>130.336 (100%)</b>	-





### 3.5. Demanda Esperada de Mercancías

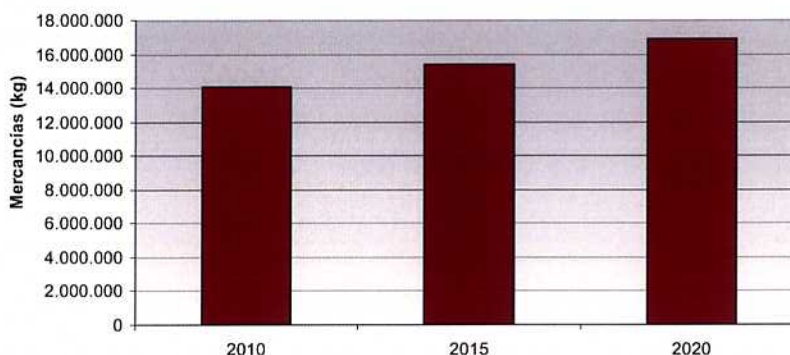
#### 3.5.1. Demanda Esperada de Mercancías

La prognosis de tráfico de mercancías para los años horizonte se muestra en la Tabla 3.11 y se representa en el Gráfico 3.10.

Tabla 3.11.- Tráfico de mercancías

Horizonte	Nacional (Kg)	Internacional (Kg)	Total (Kg)
2010	10.447.000	3.610.000	14.000.000
2015	11.613.000	3.794.000	15.400.000
2020	12.910.000	3.988.000	16.900.000

Gráfico 3.10.- Previsión del tráfico de mercancías



Para establecer la evolución de las mercancías, se ha optado por estimar; por un lado, las mercancías nacionales, ya que los valores históricos hacen pensar en un crecimiento futuro, por ello se ha supuesto que el incremento anual es igual a la media correspondiente a los últimos años; y por otro lado las mercancía internacionales, se hace seguir la tendencia estable de los años pasados considerando que el crecimiento anual es del 1%.



### 3.6. Definición del Horizonte de Estudio

En este apartado se definen tres horizontes de estudio, (Horizonte 1, Horizonte 2 y Horizonte 3). Para cada uno de ellos se han tomado los valores de tráfico obtenidos de la demanda estimada, que se presentan en la Tabla 3.12.

En el Capítulo 4 se calcularán las necesidades ligadas a los volúmenes de tráfico que componen cada uno de estos horizontes, independientemente del momento en el que se alcancen. En capítulos posteriores se plantearán las soluciones adecuadas a dichas necesidades.

En el último horizonte de estudio (Horizonte 3) se esperan 9,8 millones de pasajeros aproximadamente y alrededor de 130.500 aeronaves haciendo uso de las instalaciones aeroportuarias.

Tabla 3.12.- Tráfico aéreo total

	Pasajeros Comerciales	Pasajeros Totales	Aeronaves Comerciales	Aeronaves Totales	Mercancías Totales
<b>Horizonte 1</b>	7.139.000	7.160.000	86.000	103.400	14.000.000
<b>Horizonte 2</b>	8.664.000	8.690.000	96.300	115.700	15.400.000
<b>Horizonte 3</b>	9.802.000	9.830.000	108.600	130.500	16.900.000



### 3.7. Valores de Diseño

A la hora de realizar el dimensionado de las diferentes instalaciones del aeropuerto se necesitará conocer los valores de diseño del flujo de pasajeros y de aeronaves referidos a los periodos de una hora. Los valores de diseño en hora punta del tráfico de pasajeros y de aeronaves se han calculado mediante la metodología de planificación de **Aena**, a partir de los valores anuales previstos.

La prognosis de los valores de diseño del tráfico de pasajeros en horas punta para los años horizonte se presentan en la Tabla 3.13 y el Gráfico 3.11. La prognosis de los valores de diseño del tráfico de aeronaves en horas punta para los tres horizontes se presenta en la Tabla 3.14 y el Gráfico 3.12.

Tabla 3.13.- Valores de diseño de tráfico aéreo en hora punta de pasajeros

	PHD	PHD Nacional	PHD UE Schengen	PHD UE no Schengen	PHD No UE no Schengen	PHD UE o Schengen	PHD No Schengen
Horizonte 1	2.160	1.290	1.080	870	450	1.410	930
Horizonte 2	2.430	1.460	1.210	980	510	1.580	1.050
Horizonte 3	2.620	1.570	1.310	1.060	550	1.710	1.130

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

Gráfico 3.11.- Previsión de los valores de diseño de tráfico aéreo de pasajeros en hora punta

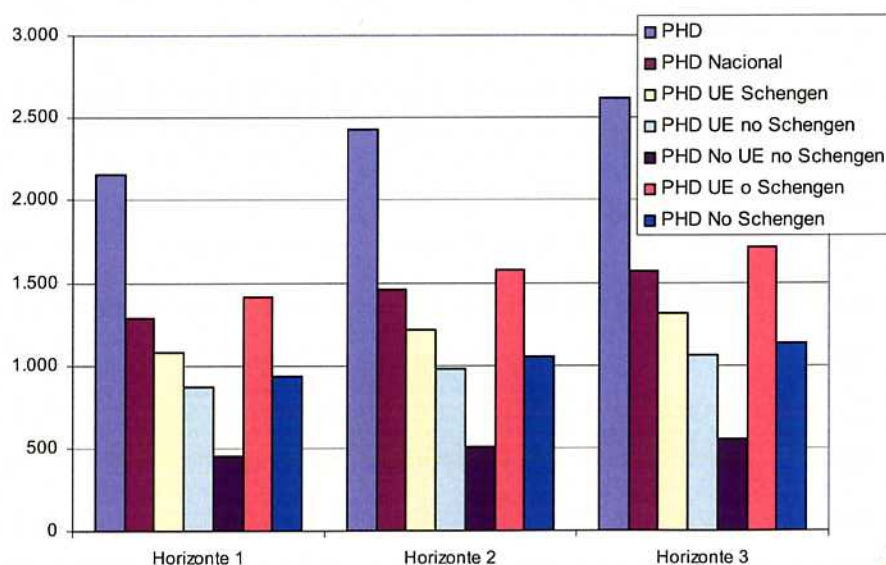


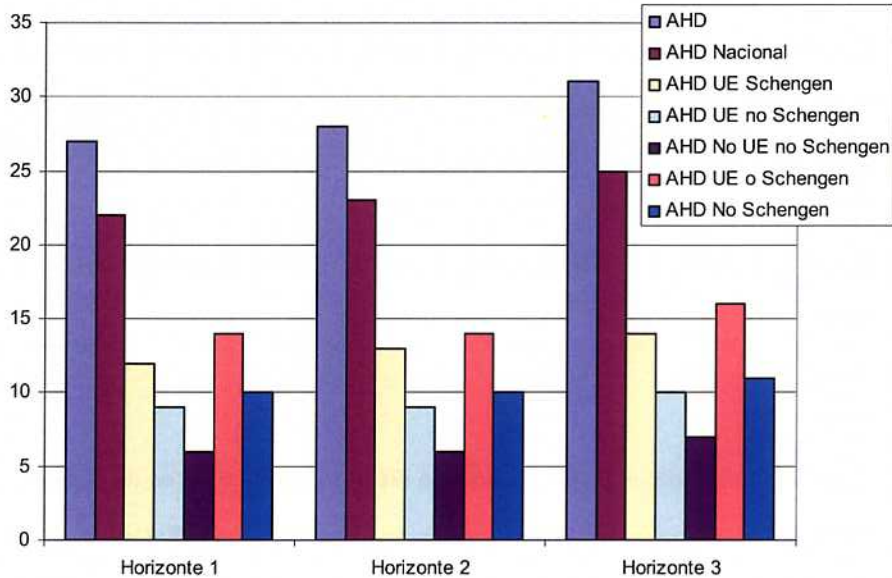
Tabla 3.14.- Valores de diseño de tráfico aéreo en hora punta de aeronaves

	AHD	AHD Nacional	AHD UE Schengen	AHD UE no Schengen	AHD No UE no Schengen	AHD UE o Schengen	AHD No Schengen
Horizonte 1	27	22	12	9	6	14	10
Horizonte 2	28	23	13	9	6	14	10
Horizonte 3	31	25	14	10	7	16	11

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

Gráfico 3.12.- Previsión de los valores de diseño de tráfico aéreo de aeronaves en hora punta



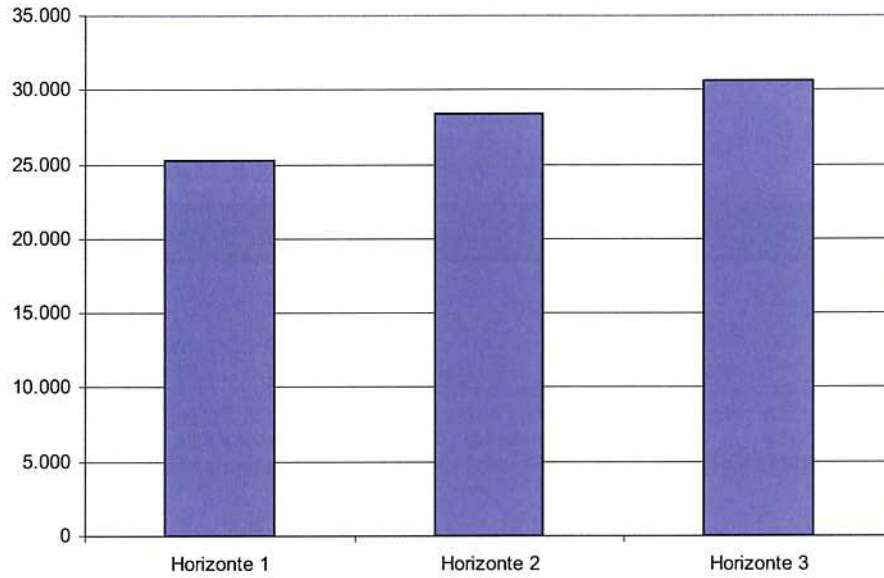
La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en el día tipo para los tres horizontes se recogen en la Tabla 3.15 y se representan en el Gráfico 3.13 y el Gráfico 3.14.

Tabla 3.15.- Pasajeros y aeronaves comerciales día tipo

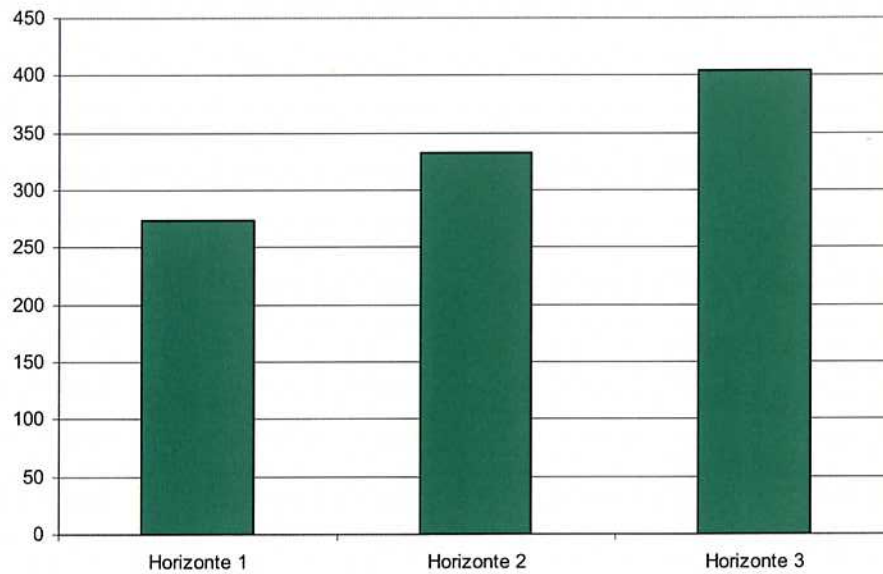
	PDT	ADT
Horizonte 1	25.250	274
Horizonte 2	28.450	332
Horizonte 3	30.650	405



**Gráfico 3.13.- Pasajeros comerciales día tipo**



**Gráfico 3.14.- Aeronaves comerciales día tipo**



### 3.8. Demanda Esperada en Horas Punta

La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en horas punta para los tres horizontes se presenta en la Tabla 3.16 y Tabla 3.17. Análogamente en el Gráfico 3.15 y Gráfico 3.16.

Tabla 3.16.- Tráfico de pasajeros en hora punta

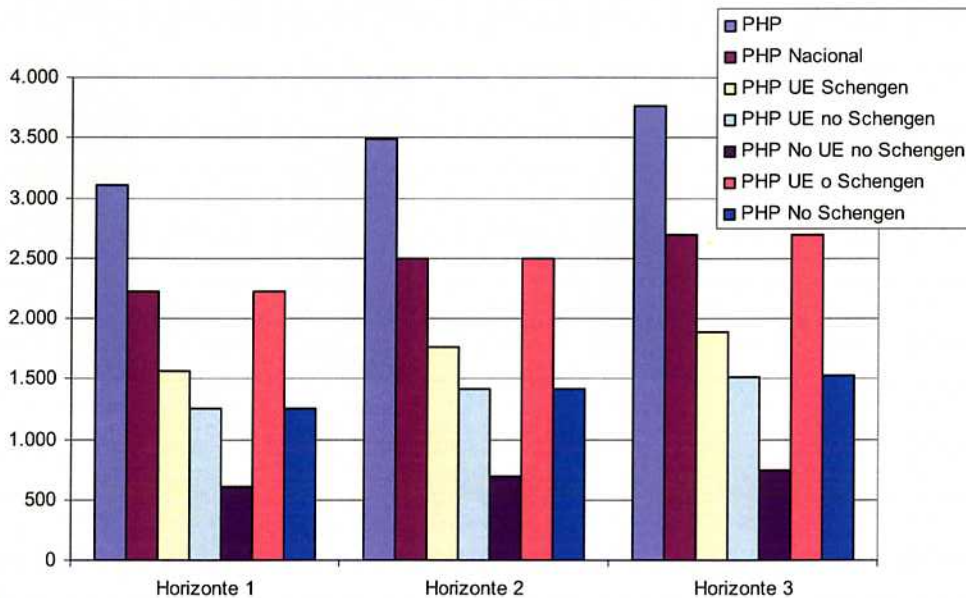
	PHP	PHP Nacional	PHP UE Schengen	PHP UE no Schengen	PHP No UE no Schengen	PHP UE o Schengen	PHP No Schengen
Horizonte 1	3.100	2.220	1.560	1.250	610	2.220	1.260
Horizonte 2	3.490	2.500	1.760	1.410	690	2.500	1.420
Horizonte 3	3.760	2.690	1.890	1.520	740	2.690	1.530

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

Como se puede comprobar, la suma de las puntas de tráfico por segmentos no es igual a la suma total (PHP), puesto que se han calculado por separado los pasajeros hora punta nacionales e internacionales. Esto es debido a que en cada caso se precisarán de unas necesidades concretas en cuanto a superficie, equipamiento, etc. Análogamente se han calculado por separado los pasajeros hora punta total (PHP).

Gráfico 3.15.- Previsión de pasajeros en hora punta



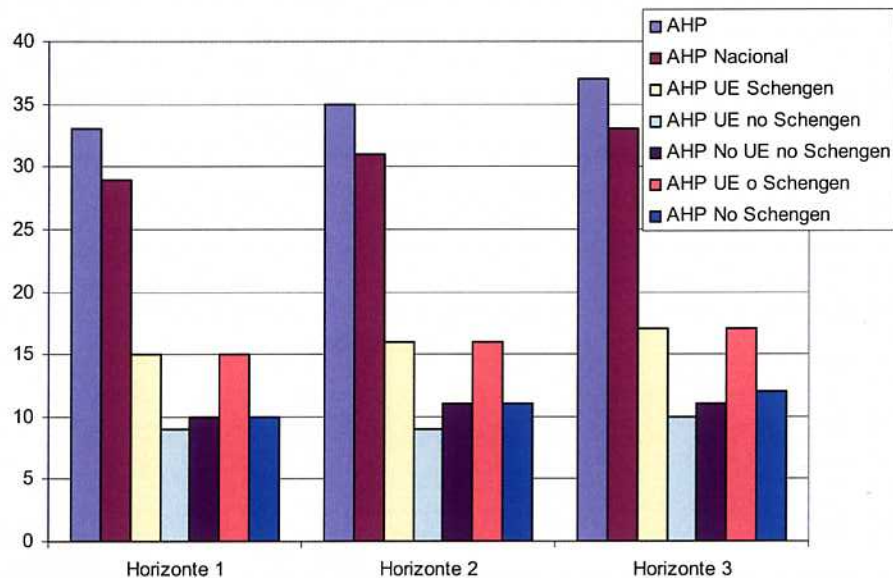
**Tabla 3.17.- Tráfico de aeronaves en hora punta**

	AHP	AHP Nacional	AHP UE Schengen	AHP UE no Schengen	AHP No UE no Schengen	AHP UE o Schengen	AHP No Schengen
<b>Horizonte 1</b>	33	29	15	9	10	15	10
<b>Horizonte 2</b>	35	31	16	9	11	16	11
<b>Horizonte 3</b>	37	33	17	10	11	17	12

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

**Gráfico 3.16.- Previsión de tráfico aeronaves en hora punta**



La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en el día punta para los distintos horizontes se presentan en la Tabla 3.18, y la representación en forma gráfica en el Gráfico 3.17 y el Gráfico 3.18.

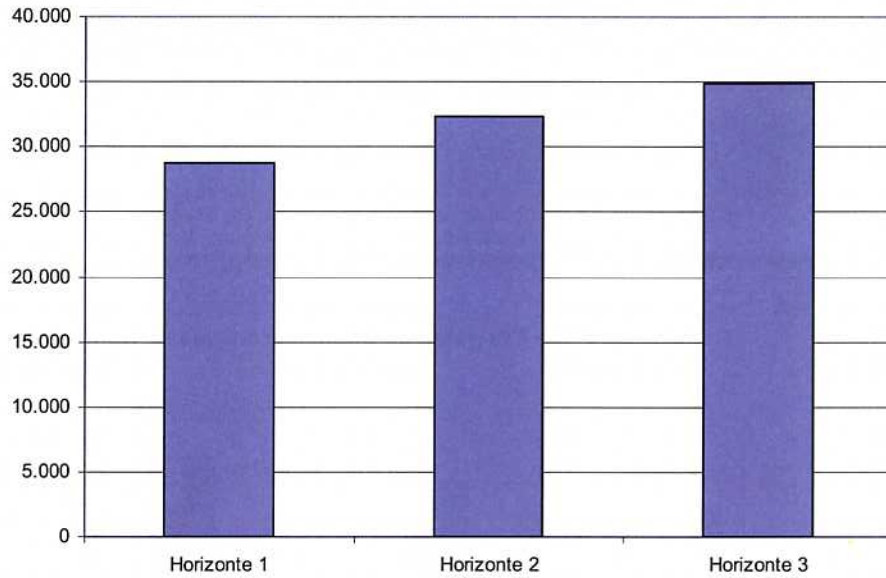
Las aeronaves día punta se refieren a aeronaves.

**Tabla 3.18.- Pasajeros y aeronaves día punta**

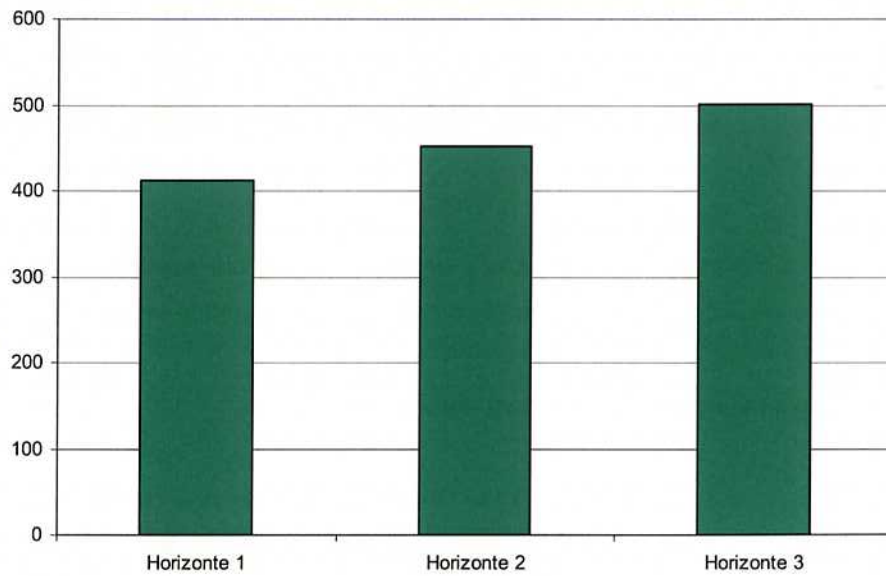
	PDP	ADP
<b>Horizonte 1</b>	28.700	413
<b>Horizonte 2</b>	32.350	453
<b>Horizonte 3</b>	34.850	501



**Gráfico 3.17.- Pasajeros día punta**



**Gráfico 3.18.- Aeronaves día punta**





A continuación en la Tabla 3.19 se muestra un resumen de los valores punta y de diseño de cada uno de los horizontes estudiados.

**Tabla 3.19.- Tráfico punta y de diseño**

	PHP	PHD	PDT	PDP	AHP	AHD	ADP	ADT
<b>Horizonte 1</b>	3.100	2.160	25.250	28.700	33	27	413	274
<b>Horizonte 2</b>	3.490	2.430	28.450	32.350	35	28	453	332
<b>Horizonte 3</b>	3.760	2.620	30.650	34.850	37	31	501	405



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

