



4 EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA DEMANDA

La metodología habitual en este tipo de documentos de planificación de infraestructuras aeronáuticas se basa en el estudio de la evolución histórica de la demanda para, con posterioridad, aplicar hipótesis adecuadas y procedimientos estadísticos para la determinación de su evolución futura. En este caso, al tratarse de una nueva instalación, el procedimiento mencionado no es aplicable, por razones obvias.

Las previsiones de tráfico de transporte de pasajeros se basan en los trabajos realizados por SH&E International Air Transport Consultancy, incluidas en un documento complementario de este Plan Director, resumiéndose en este apartado la metodología aplicada y los resultados obtenidos.

4.1 Metodología aplicada

En ausencia de datos históricos que permitan el uso de regresiones, ya sean basadas únicamente en los propios datos históricos, ya sean apoyadas en datos socioeconómicos, la metodología aplicable se basa fundamentalmente en el análisis del entorno local, el sondeo de posibles mercados y en la comparación con otros aeropuertos cuyas características se puedan considerar similares a las esperadas para el de Castellón.

La situación del aeropuerto, en un entorno turístico con alto potencial de crecimiento, invita a deducir que la instalación del aeropuerto puede ser un fenómeno catalizador para el turismo de la zona, produciéndose un fenómeno de tipo "push and pull", en el que la existencia de esta nueva infraestructura fomentará la dotación de nuevas instalaciones hoteleras y, recíprocamente, éstas incrementarán el tráfico de pasajeros.

Para evaluar el crecimiento de la demanda, se ha dividido el tráfico en cuatro segmentos básicos en función de dos aspectos diferenciadores fundamentales:

- Origen-destino
- Tipo de tráfico





Así, se ha decidido analizar los siguientes segmentos:

- Tráfico Doméstico
- Tráfico Internacional Charter.
- Tráfico Internacional de bajo coste, cuya importancia es creciente en el mercado europeo de transporte de pasajeros, sobre todo en el segmento turístico
- Tráfico Internacional de tarifa completa: Engloba fundamentalmente el tráfico considerado tradicionalmente como "regular", aunque este concepto a pasado a perder su significado histórico desde que las compañías fletadas por touroperadores han consolidado sus rutas. En definitiva, se englobarían en este tráfico los pasajeros que compran billete sin formar parte de un paquete turístico, bien por tratarse de viajes con otras motivaciones (trabajo, etc) o bien por tratarse de viajes turísticos no programados.

Para determinar las tasas de crecimiento previstas para cada segmento, se han utilizado los siguientes parámetros:

TRÁFICO DOMÉSTICO:

- Crecimiento económico nacional.
- Crecimiento general del tráfico aéreo nacional.
- Medios alternativos de transporte.
- Factor de consolidación del tráfico.



TRÁFICO INTERNACIONAL DE BAJO COSTE:



El crecimiento se basa en la previsión de la evolución futura de la cuota de transferencia de tráfico hacia el tipo de vuelo de bajo coste, ya que las variables generales que determinan este tipo de tráfico son las mismas aplicables al tráfico internacional en general.

OTROS TRÁFICOS INTERNACIONALES:

- Crecimiento económico nacional e internacional.
- Crecimiento general del tráfico aéreo internacional.
- Cuota de transferencia de tráfico hacia el tipo de vuelo de bajo coste.
- Medios alternativos de transporte: proximidad de otros aeropuertos y niveles de servicio de los mismos.
- Capacidad de captación de tráfico potencial

Asimismo, se ha comparado con aeropuertos del entorno y características similares a las esperadas para el aeropuerto de Castellón, en particular Reus, Alicante, Gerona y Murcia.

También se han utilizado las previsiones generales de IATA por zonas. Por último, se ha realizado una tentativa de asignación de vuelos en cuanto a destinos y frecuencias semanales para evaluar la capacidad real de captación del tráfico.





1.1 Horario Operativo

Se ha considerado que el horario de operación del Aeropuerto será de 07:00 a 23:00 horas.

4.2 Previsión de Tráfico de Pasajeros y Aeronaves

Habitualmente, los Planes Directores definen una serie de horizontes de tráfico basados en previsiones de demanda entre 20 y 30 años. En este caso, el calendario previsto de actuaciones permite suponer que el aeropuerto no comenzará a operar antes de 2007.

Durante los primeros años, el tráfico puede verse sometido a un fenómeno de estabilización inicial de las rutas y un aumento progresivo de las frecuencias una vez se hayan consolidado éstas.

Una vez superada esta fase inicial, el factor principal de crecimiento será la oferta hotelera del aeropuerto, que se estima en 32.000 nuevas camas para el año 2.011 y más de 41.000 para el 2.021.

El horizonte temporal del estudio se limitará, en lo que respecta al Desarrollo Previsible, al año 2.031, es decir, a 24 años desde el inicio de las operaciones.

Más allá, las previsiones se ven sometidas a numerosas incertidumbres, por lo que se considera poco prudente aventurar las necesidades.

Previsiones de pasajeros / año:

AÑO	Escenario Medio
2.007	255.000
2.011	860.000
2.021	1.445.000
2.031	1.675.000





Previsiones de operaciones/año:

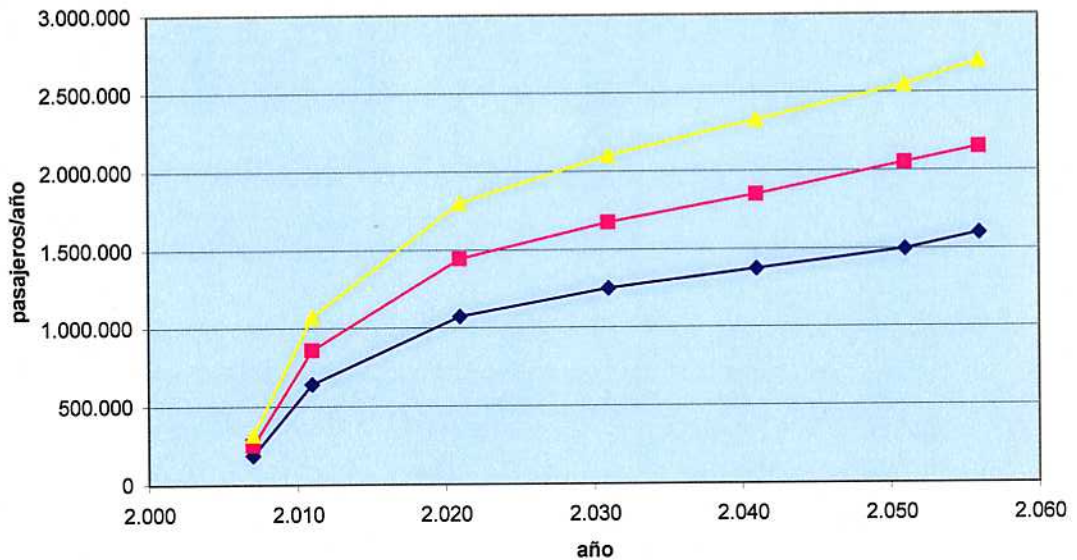
AÑO	Escenario Medio
2.007	3.700
2.011	8.600
2.021	12.900
2.031	13.400





4.3 Escenarios de previsión de la demanda y horizontes de tráfico

La práctica habitual en los documentos de planificación de infraestructuras aeronáuticas es establecer una serie de **escenarios de previsión** que contemplen diversas posibilidades en cuanto al desarrollo de la demanda, de forma que a partir de ellos se establezcan unos **horizontes de tráfico** para los cuales se calcularán las necesidades. Así es como se han planteado las previsiones de SH&E, como se puede observar en la gráfica adjunta.



La introducción de esta incertidumbre permite el establecimiento de horizontes de tráfico que se definen en base a volúmenes de demanda, no a fechas, de forma que sea la evolución de la demanda la que determine el momento en que debe plantearse una determinada ampliación.

En este caso, se ha decidido establecer **los horizontes del desarrollo previsible en base a los dos valores que se han sombreado en las tablas, que corresponden al tráfico esperado al inicio de la actividad en el**





escenario menos optimista y el tráfico esperado para el año 2.031 en el escenario medio. Por último, se establece en este Plan Director un tercer horizonte situado fuera del Desarrollo Previsible, que corresponde con el tráfico esperado al final de la concesión en el escenario más optimista. De este modo, se cubren todas las posibilidades de evolución del tráfico a corto, largo y muy largo plazo. Estos horizontes, como se ha indicado, pueden alcanzarse antes o después de lo indicado por las previsiones, lo que determinará en la práctica el desarrollo en el tiempo de las infraestructuras.

Previsiones de pasajeros / año:

AÑO	Escenario Bajo	Escenario Medio	Escenario Alto
2.007	190.000	255.000	320.000
2.011	645.000	860.000	1.075.000
2.021	1.075.000	1.445.000	1.800.000
2.031	1.250.000	1.675.000	2.100.000

Previsiones de operaciones/año:

AÑO	Escenario Bajo	Escenario Medio	Escenario Alto
2.007	2.700	3.700	4.600
2.011	6.400	8.600	10.700
2.021	9.700	12.900	16.200
2.031	10.100	13.400	16.800





4.4 Tráficos de diseño en los horizontes de demanda

En los epígrafes anteriores se han definido los tres horizontes de tráfico en base a los parámetros que usualmente definen la magnitud económica de un aeropuerto, es decir, los tráficos comerciales anuales de pasajeros y aeronaves. Sin embargo, estos parámetros no sirven para determinar las necesidades de las infraestructuras del aeropuerto, ya que el reparto a lo largo del año de este tráfico puede resultar más o menos estacional, lo que contribuye a repartir o concentrar las puntas en periodos más o menos cortos.

Los parámetros de tráfico que determinan habitualmente la capacidad de las infraestructuras son, habitualmente, los siguientes:

- PHPd: Pasajeros hora punta de diseño, que se define en algunos textos como la trigésima hora con mayor tráfico del año, y en otros como aquella que permite la atención con suficiente nivel de calidad al 97, 73% del tráfico (criterio 2σ). Ambos criterios son habitualmente convergentes.
- PD salidas o llegadas: Parámetros equivalentes para determinar necesidades de instalaciones dedicadas exclusivamente a salidas o llegadas.
- Tráfico punta sostenido: En algunas ocasiones, resulta imprescindible conocer la capacidad de una infraestructura sometida a una demanda sostenida en periodos superiores a una hora. Para ello se utilizan habitualmente "días tipo", obtenidos a partir del tráfico del aeropuerto de diversas formas (DMMP: día medio del mes punta, media de la semana punta, etc). Al aplicar al tráfico de diseño un perfil horario de comportamiento, se obtienen necesidades superiores habitualmente a las calculadas sólo con horas punta. Para ello es necesario contar con medios de simulación dinámica o con herramientas estadísticas adecuadas. Los métodos habituales de simulación utilizan modelos discretizados (acceso de los pasajeros "por paquetes", que son bien las aeronaves, bien los autobuses, automóviles u otros vehículos).





- AHP: Aeronaves/hora punta: Los cálculos relacionados con la capacidad del conjunto espacio aéreo - campo de vuelos se determinan mediante dos tipos de métodos: capacidad máxima y capacidad sostenida. Para la primera se utiliza el factor de AHP, mientras para la segunda se utilizan los días tipo, utilizando herramientas de simulación.
- Gráficos tipo Manhattan de ocupación de plataforma: Los métodos clásicos de cálculo de la capacidad de plataforma se basaban en el parámetro AHP combinado con ciertas hipótesis de mezcla de flota y de tiempos medios de ocupación. La realidad ha demostrado que estos métodos se desvían de la realidad a medida que crece el tráfico, debido a la gran dispersión existente en cuanto a los tiempos de ocupación de plataforma. Por esta razón, en la actualidad se utilizan modelos basados en las ocupaciones reales, mediante gráficos de acumulación segmentados por tipos de posiciones.

Los métodos basados en la demanda sostenida y la simulación no son aplicables a un aeropuerto de nueva construcción, por diversas razones:

- Se carece de datos históricos que permitan construir un día tipo o un perfil típico de comportamiento del tráfico.
- No resulta viable la comparación con aeropuertos similares, ya que el modelo de explotación del aeropuerto de Castellón es nuevo en España.

Así pues, resulta obligado, por tanto, realizar un cálculo aproximado utilizando parámetros globales y modelos simples como las fórmulas de IATA, dando por supuesto que la fiabilidad de estos cálculos no será demasiado alta, y deberá verificarse con la experiencia de la explotación.

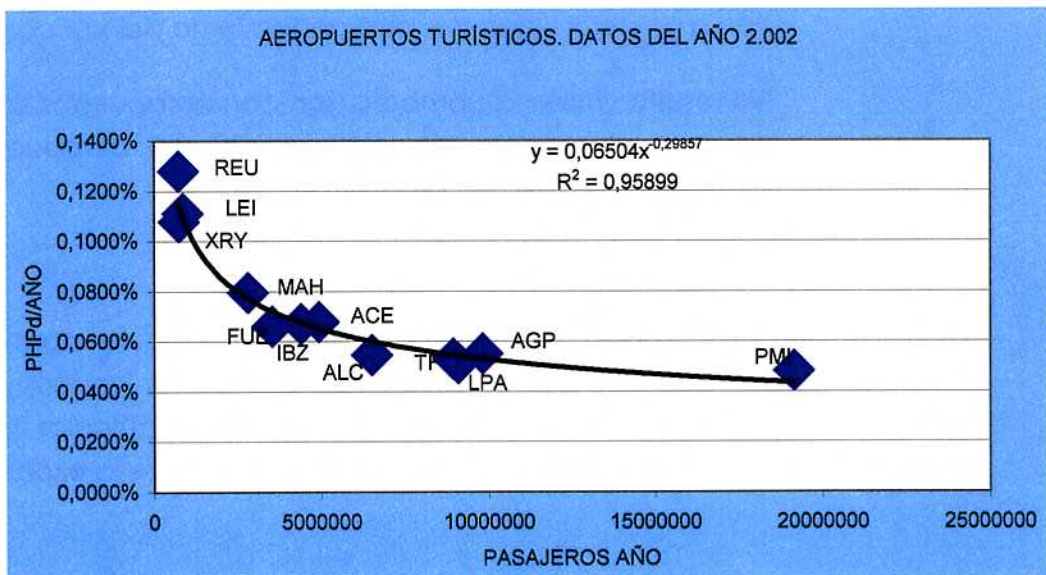




4.4.1 Determinación de las puntas de tráfico

Cuando se parte de un horizonte de tráfico definido por el tráfico anual, la forma más sencilla de determinar el tráfico en hora punta o de diseño es partir de la relación PHPd/Pax año. Este parámetro ha sido estudiado en numerosas publicaciones aeronáuticas, sobre todo de la F.A.A., determinando un comportamiento típico para diversos tipos de aeropuertos norteamericanos. Estos estudios carecen de validez en el ámbito de los aeropuertos españoles, por lo que para este estudio se utilizarán datos de aeropuertos españoles, estableciendo hipótesis adecuadas en cuanto al modelo esperado de explotación.

En los aeropuertos típicamente turísticos, la evolución del parámetro PHPd/Pax año sigue la siguiente línea de tendencia:



Como puede observarse, la correlación es bastante buena, y la gran mayoría de los aeropuertos se adaptan de forma bastante aproximada a ésta gráfica.





Aplicando a los horizontes de tráfico definidos para Castellón, se obtiene:

	PHP	PHPd	PT	PHPd/PT(%)
Horizonte 1	904	773,00091	645.000	0,1198%
Horizonte 2				
(Desarrollo Previsible)	1765	1509,702	1.675.000	0,0901%

PHP= pasajeros hora punta

PHPd= Pasajeros hora punta de diseño

PT= Pasajeros comerciales anuales

Los valores punta (PHP) se obtienen a partir de la media de la relación entre PHP y PHPd (1,169 para estos aeropuertos).

En principio, por las características del tráfico esperado, el estudio debería concluir aquí, pero se presenta el interrogante de cómo va a influir en las puntas la gestión privada del aeropuerto.

El tráfico turístico se caracteriza sobre todo por la concentración que propician los touroperadores, que eligen días concretos de la semana para efectuar las rotaciones hoteleras. Generalmente, los aeropuertos turísticos cuentan con dos o tres días a la semana dedicados a las rotaciones mayoritarias (uno para turistas alemanes, otro para británicos y otro para españoles, habitualmente jueves, viernes y domingo, respectivamente).

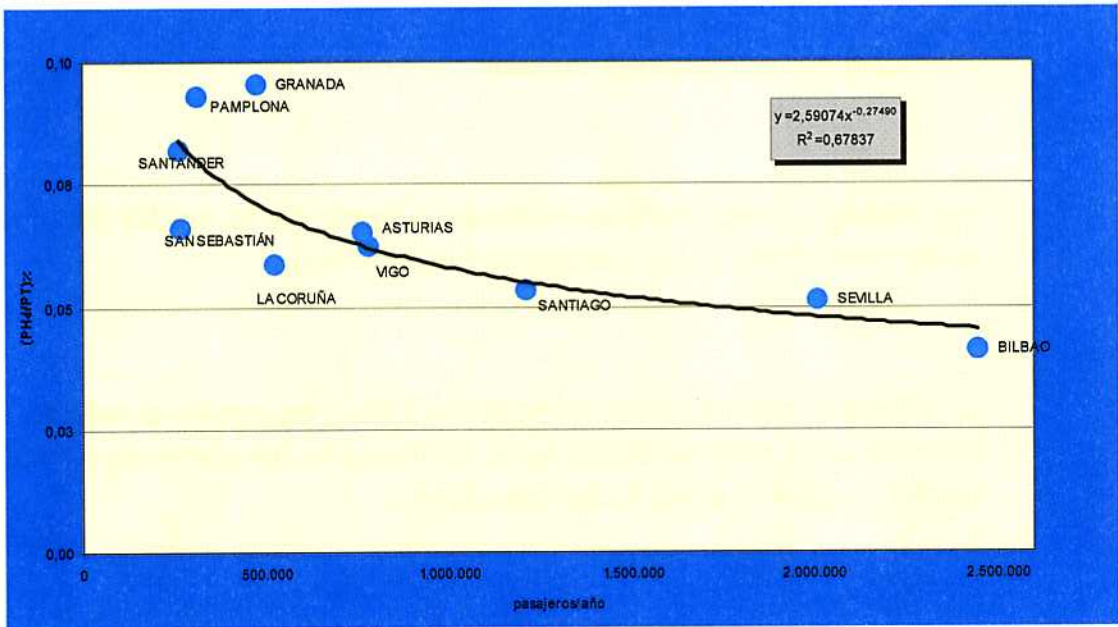
Además, dentro de esos días de tráfico concentrado, es habitual que se den puntas a determinadas horas del día, ya que se tiende a concentrar los vuelos en "ventanas". Este tipo de comportamiento es difícilmente controlable desde Aena, al contar con tarifas oficiales y no poder primar la dispersión de tráfico con otro tipo de alicientes. En un modelo de





gestión privada, las herramientas disponibles para modificar este comportamiento y "laminar" este tipo de comportamiento son variadas, lo que permite suponer que el parámetro PHPd/Pax año puede ser mucho más bajo.

A falta de una comparativa más adecuada, puede suponerse que en algunos aspectos el modelo de gestión privada tenderá a acercar el perfil de la demanda a los típicos de aeropuertos regulares donde el tráfico turístico es minoritario. Según los datos de 2002, la relación PHPd/Pax año en este tipo de aeropuertos se adapta a la siguiente gráfica:



Aunque la correlación es menor, por encima de 600.000 pasajeros anuales todos los aeropuertos se comportan de una forma muy similar a la línea de tendencia. Se trata de aeropuertos poco estacionales, por lo que la evolución del parámetro es bastante plana. Con tráficos bajos, las estadísticas resultan menos fiables, porque pueden verse alteradas por desvíos de vuelos, coincidencias debido a retrasos o adelantos respecto a los horarios previstos de llegada, acontecimientos locales de tipo puntual, como convenciones, fiestas, encuentros deportivos internacionales, etc.

Al aplicar la línea de tendencia a los horizontes de tráfico determinados para Castellón, se obtienen los siguientes valores:





	PHP	PHPd	PTc	PHPd/PT(%)
Horizonte 1	632	423	645.000	0,0655%
Horizonte 2				
Desarrollo Previsible	1.263	844	1.675.000	0,0504%

El cálculo de PHP a partir de los datos de diseño se ha obtenido, como en el caso anterior, a partir de la media de la población estudiada ($PHP/PHPd= 1,4949$).

El modelo de demanda esperado para el aeropuerto de Castellón no se adapta, en realidad a ninguno de los dos estudiados. Aunque la gestión privada puede contribuir a reducir las puntas, los touroperadores tienen ciertas limitaciones a la hora de decidir los días y horas preferibles para la operación:

- Generalmente se eligen días distintos para tráficos de distintas nacionalidades.
- Resulta económicamente más rentable para los hoteles concentrar los días de la semana con rotaciones mayoritarias.
- Los horarios de partida y llegada se pueden ver limitados por los horarios de los aeropuertos de origen-destino, donde puede haber limitaciones nocturnas de tráfico, horas de saturación, etc, que impide a estas compañías, generalmente no preferentes a la hora de solicitar slots, elegir el horario.

Todos estos factores hacen que la aplicación del segundo modelo de comportamiento de las puntas de tráfico no sea totalmente aplicable. Resulta complicado definir en qué porcentaje podría aplicarse uno u otro. Se considera que, puesto que resulta conservativo en cuanto a la previsión de las necesidades, el modelo debería asemejarse más al turístico, por lo que se ha considerado la opción de aplicar el doble de probabilidad a esta opción.





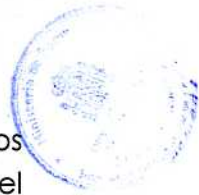
En cuanto a las aeronaves/hora punta, simplificando el cálculo se puede asumir que el modelo de aeropuerto turístico tiene un comportamiento típico en cuanto a las medias de ocupación por aeronave, que en este caso no se verá afectado por el modelo de gestión. Comparando con el grupo de aeropuertos turísticos seleccionado, se obtienen los siguientes valores:

AEROPUERTO	PHD	pax/ave	AHD	AHP	AHP/AHD
PMI	9.256	162	57	60	1,0526
AGP	5.416	143	38	39	1,0263
LPA	4.675	126	35	37	1,0517
TFS	4.769	164	29	29	1,0000
ALC	3.562	187	19	28	1,4737
ACE	3.344	152	22	23	1,0455
IBZ	2.950	123	24	35	1,4583
FUE	2.334	146	16	18	1,1250
MAH	2.235	140	16	20	1,2500
LEI	958	106	9	14	1,5556
XRY	808	115	7	29	4,1429
REU	939	117	8	21	2,6250
MEDIAS		140			1,5677

Los aeropuertos de Jerez y Reus se caracterizan por la gran diferencia existente entre el valor de cálculo AHD y el valor total AHP, motivado en ambos casos por la presencia de escuelas de pilotos, sobre todo en Jerez, sede actual de la escuela oficial de la British Airways.

Si se eliminan estos valores de la media **AHP/AHD**, se reduce el valor a **1,2044**, que se considera más realista.





En cuanto a la media de pasajeros por aeronave, los aeropuertos saturados, como Palma, Tenerife Sur o Málaga, tienden a aumentar el "calibre" de las aeronaves en las horas más solicitadas, dada la carestía de slots disponibles. Por esta razón, deberían eliminarse de la media, contando sólo con los aeropuertos por debajo de los 3.000 PHPd. Con esta hipótesis, se obtiene una media de **125** pax/aeronave en las horas de diseño.

Como consecuencia de los cálculos, los horizontes de tráfico se caracterizarían por los siguientes parámetros:

	PHP	PHPd	PTc	PHPd/PT(%)	AHD	AHP
Horizonte 1	813	656	645.000	0,102%	6	8
Horizonte 2						
Desarrollo Previsible	1.598	1.288	1.675.000	0,077%	11	14

En base a estas previsiones, se establecen una serie de actuaciones encaminadas a alcanzar el Desarrollo Previsible, que serán desarrolladas en el apartado de memoria de fases. Estas fases abarcan las actuaciones necesarias para alcanzar los horizontes 1 y 2, es decir, sólo engloban el Desarrollo Previsible del aeropuerto, dejando la posibilidad del Máximo Desarrollo para posteriores revisiones del Plan Director.





4.5 Previsión de otras Clases de Tráfico

Las demandas estimadas en los apartados anteriores se referían al transporte comercial de pasajeros, que se estima será la principal actividad del aeropuerto, y por tanto la que más influye en la estimación de necesidades posterior.

Sin embargo, es necesario tener en cuenta otros tráficos que tienen una considerable importancia en todos los aeropuertos, sobre todo en cuanto a número de operaciones anuales, como son, principalmente:

- Aviación privada y deportiva
- Trabajos Aéreos
- Vuelos militares
- Aeronaves de Estado

En parte, el objetivo inicial será absorber el tráfico del aeródromo de El Grao, que cuenta con una escuela para pilotos con tres aeronaves de escuela, hangares y otras instalaciones. La absorción y posible ampliación de la escuela, la instalación de hangares y la esperada utilización de l nuevo aeropuerto por parte de aeronaves de Servicios Públicos de la Diputación (policia, bomberos, etc) serán las actividades más probables en este aeródromo. El establecimiento de unas previsiones precisas de estas actividades es muy difícil de realizar a priori, resultando más conveniente adoptar unas estimaciones iniciales y adoptando posteriormente un programa de actuaciones a demanda.

Comparando con otros aeropuertos de características similares al de Castellón, como Reus y Girona/ costa Brava, se observa que el porcentaje de participación de este segmento de tráfico sobre las operaciones totales del aeropuerto está entre el 59% (Girona) y el 65% (Reus), siendo, por tanto, muy significativo. Ello se debe fundamentalmente a la actividad de las escuelas de vuelo, que puede realizarse precisamente en los periodos de menor movimiento de pasajeros. Estas actividades, por tanto, pueden ser complementarias de la principal sin influir de forma decisiva en la capacidad necesaria del campo de vuelos, dimensionada por las operaciones de diseño comerciales.





En caso de que se alcanzaran unas tasas de operaciones del segmento "Otras Clases de Tráfico" similares a las de los aeropuertos mencionados, se estimarían las siguientes operaciones anuales:

AÑO	Operaciones O.C.T.	Operaciones Comerciales	Operaciones Totales
2.007	5.550	3.700	9.250
2.011	12.900	8.600	21.500
2.021	19.350	12.900	32.250
2.031	20.100	13.400	33.500





4.6 Distribución de la flota potencial del aeropuerto

Al tratarse de un aeropuerto de nueva construcción, para estimar la distribución no puede acudirse a las series históricas, por lo que la metodología consiste en el empleo de los datos recabados de algún aeropuerto con un tipo de tráfico semejante.

El aeropuerto más parecido al de Castellón es el aeropuerto de Reus, que tiene una tipología de tráfico muy semejante, ya que atiende fundamentalmente al tráfico turístico que acude a la Costa Dorada, con origen en países europeos (Reino Unido y Alemania, mayoritariamente).

La distribución de la flota que operó en el aeropuerto de Reus en el año 2001 (último del que Aena tiene publicadas estadísticas desagregadas) se ofrece a continuación. Se incluye la tipología de las aeronaves atendiendo a la clasificación establecida en el Manual Normativo de Señalización de Área de Movimientos de Aena.

PORCENTAJE DE OPERACIONES COMERCIALES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE REUS EN EL AÑO 2.001 POR TIPO DE AERONAVE

Tipo aeronave	Tipo posición	Nº de operaciones	Porcentaje
Boeing B-757-200	IV	1227	25%
Foker-50	VIII	875	18%
Airbus A-320	VI	782	16%
Airbus A-321	VI	415	9%





Tipo aeronave	Tipo posición	Nº de operaciones	Porcentaje
Boeing B-737-800	VII	410	8%
Boeing B-737-400	VII	301	6%
Boeing B-767-200	III	184	4%
Boeing B-767-300	III	161	3%
Boeing B-737-300	VII	98	2%
Canadair 200	VII	80	2%
MD-83	V	69	1%
DC-10	II	67	1%
Boeing B-737-500	VII	55	1%

Para simplificar el cálculo de la distribución se agrupan las aeronaves en tres grupos:

Aeronave característica	Tipos posición	Descripción
B-757	I-V	Aeronaves de fuselaje estrecho grandes y de fuselaje ancho
A-320	VI-VII	Aeronaves de fuselaje estrecho
Regional	VIII	Aeronaves regionales

Según esta agrupación, la distribución de la flota del aeropuerto de Reus quedaría de la siguiente manera, expresada en porcentajes:





Aeronave característica	Tipos posición	Porcentaje de operaciones
B-757	I-V	33 %
A-320	VI-VII	45 %
Regional	VIII	18 %

A este tráfico habría que añadir las operaciones no comerciales (Otras Clases de Tráfico), que, como se ha indicado con anterioridad, podrían llegar a suponer hasta el 60% del total.

A pesar de todo, el porcentaje de aeronaves de dimensiones considerables (B-757) frente al de aeronaves medias (A-320) puede parecer ligeramente superior al real, esperándose en un aeropuerto como Castellón un porcentaje algo inferior, probablemente por debajo del 25% de los vuelos comerciales, debido a que Reus sirve de desahogo a Barcelona en algunos tipos de destinos vuelos menos frecuentes en aeropuertos turísticos como Ucrania y Suecia, que sí generan tráfico suficiente con destino a la costa catalana.





4.7 Previsiones de tráfico de carga

El tráfico de carga en aeropuertos turísticos suele ser poco más que residual, ya que en estos aeropuertos no es frecuente que se fleten cargueros puros, y los vuelos turísticos de tipo no regular no suelen llevar carga. Sin embargo, la situación económica de Castellón, las buenas condiciones en cuanto a horarios y disposición de espacio que puede ofrecer este aeropuerto y las condiciones orográficas de la región, que dificultan el transporte por carretera hacia el interior, pueden ser factores que sirvan para el desarrollo de la carga.

En todo caso, el negocio de la carga aérea en los últimos años ha tenido un comportamiento errático, y salvo excepciones como el aeropuerto de Vitoria, no se observa una clara tendencia alcista en casi ningún aeropuerto español.

El crecimiento del transporte urgente sí se presenta como una buena oportunidad para Castellón, ya que reduciría considerablemente los tiempos de conexión de la zona.

Basándose en estudios realizados por la empresa Mott MacDonad, que se sustentan sobre todo en la posibilidad de transporte en vuelos comerciales de pasajeros, no considerando otras alternativas como los operadores integralistas (TNT, SEUR, etc) que pueden establecerse en el aeropuerto, se obtienen los siguientes resultados:

AÑO	Carga Total (Tm)
2.007	5.524
2.011	8.550
2.021	12.946
2.031	16.124

Estos operadores integralistas operan generalmente en terminales propios, que suelen contar con modernos sistemas de clasificación y distribución de mercancías. Por el contrario, la carga aérea general se despachará probablemente desde un terminal centralizado gestionado por un único operador.





No se considera necesario añadir este tráfico, de naturaleza difícilmente previsible, pero sí se considerará la posibilidad para el cálculo de necesidades.

