



4. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA

ÍNDICE

4. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA.....	4.1
4.1. PREVISIÓN DE TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS Y AERONAVES	4.3
4.2. ESTIMACIÓN DE TRÁFICO A LARGO PLAZO	4.8
4.3. PREVISIÓN DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS.....	4.8
4.4. PREVISIÓN DE TRÁFICO DE AVIACIÓN GENERAL	4.10
4.5. DEFINICIÓN DE LOS HORIZONTES DE ESTUDIO	4.11



4.1. PREVISIÓN DE TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS Y AERONAVES

Las previsiones de tráfico comercial anual de pasajeros y aeronaves entre el año 2000 y el año 2015 realizadas por la División de Planes Directores, Dirección de Planificación de Aena, se reflejan en los Cuadros 4.I y 4.II y en los Gráficos 4.I y 4.II. Se han establecido para la evolución futura del tráfico tres posibles escenarios (pesimista, medio y optimista), donde en el escenario optimista se considera el efecto positivo, equivalente al producido por el museo Guggenheim, derivado del cambio de instalación a la nueva zona terminal (mejores accesos e incremento de la calidad de tratamiento del tráfico). En concreto se trata de un proyecto innovador de edificio terminal, con una capacidad inicial de tres millones de pasajeros y con posibilidad de ampliación hasta una capacidad máxima de diez millones de pasajeros.

CUADRO 4.I.

PREVISIONES DEL TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS (Millones)

Año	Escenario Pesimista	Escenario Medio	Escenario Optimista
2000	2,25	2,34	2,65
2005	2,49	2,98	3,42
2010	2,71	3,70	4,15
2015	3,00	4,28	4,91

Fuente: Dirección de Planificación. División de Planes Directores.

CUADRO 4.II.

PREVISIONES DEL TRÁFICO COMERCIAL DE AERONAVES (Miles)

Año	Escenario Pesimista	Escenario Medio	Escenario Optimista
2000	34,1	35,5	40,2
2005	37,1	44,4	51,0
2010	39,5	54,0	60,6
2015	42,8	61,0	70,0

Fuente: Dirección de Planificación. División de Planes Directores.

GRÁFICO 4.I.
PREVISIONES DEL TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS (Millones)

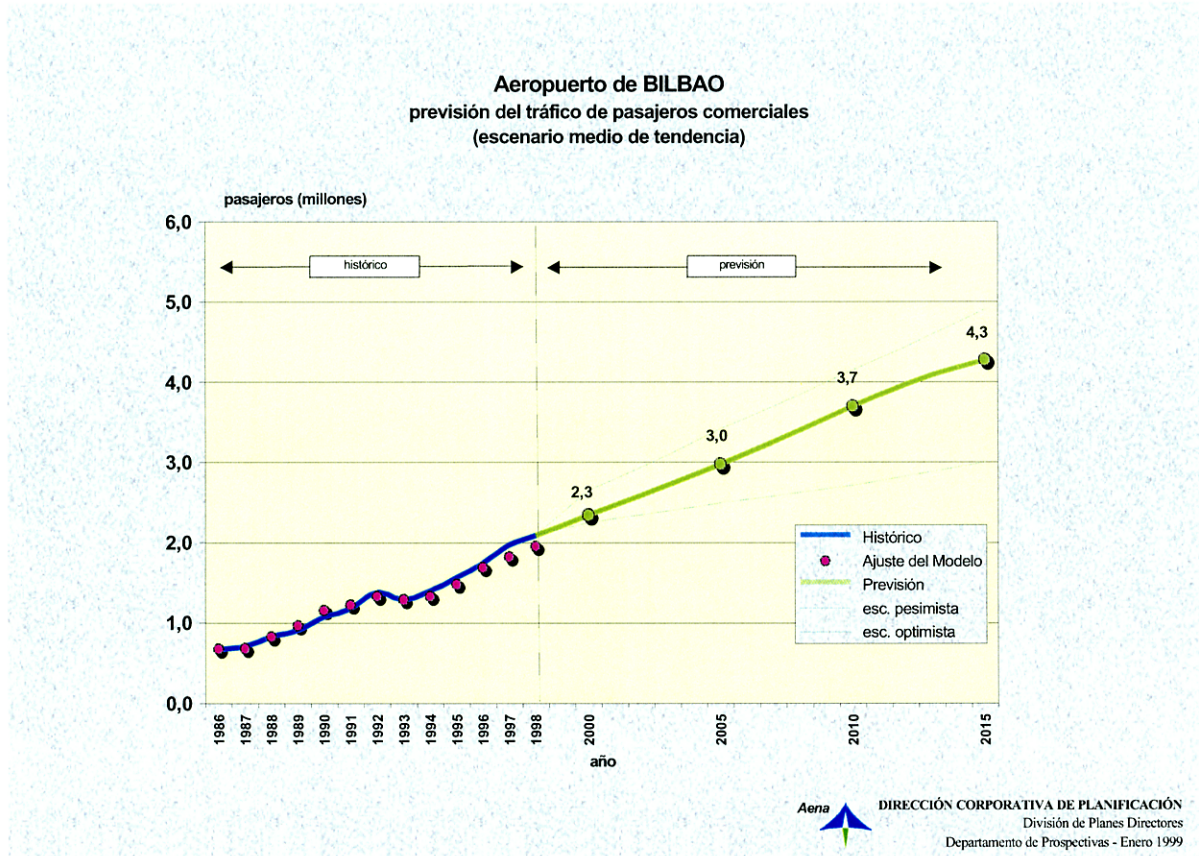
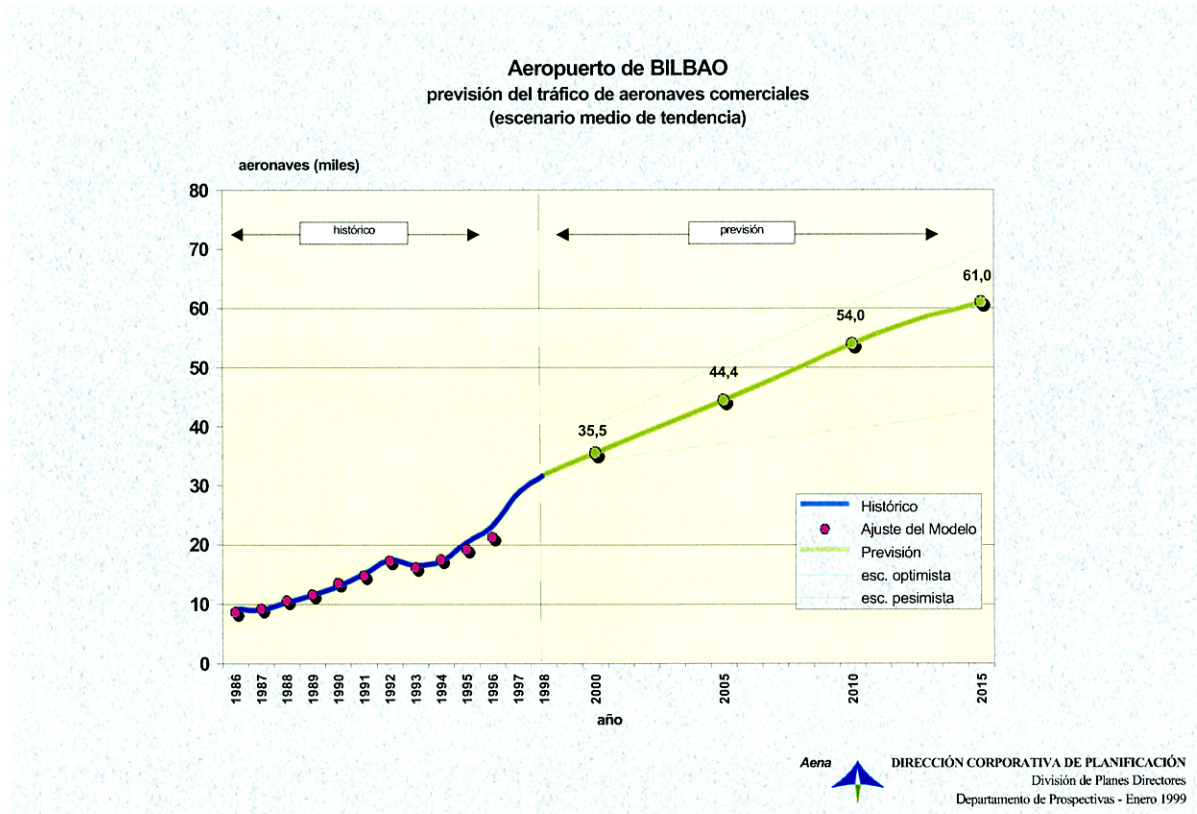


GRÁFICO 4.II.
PREVISIONES DEL TRÁFICO COMERCIAL DE AERONAVES (MILES)





Partiendo de los tráficos punta de diseño actuales, y considerando el escenario medio como el más probable, en los Cuadros 4.III y 4.IV, se establecen las previsiones de tráfico punta de diseño de los distintos tipos de tráfico.

También se incluyen, en algunos casos, los valores obtenidos en el caso de considerarse el más optimista de los escenarios, valores que servirán para cálculos posteriores de algunas zonas y áreas.

CUADRO 4.III. PREVISIONES DE TRÁFICO DE PASAJEROS

PREVISIONES DE TRÁFICO DE PASAJEROS			AÑO 2000	AÑO 2005	AÑO 2010	AÑO 2015
Pasajeros anuales (MM)			2,3	3,0	3,7	4,3
Pasajeros Día Punta (escenario optimista)			*12.620		*18.018	
Pasajeros Hora Punta Máxima			*1.413		*1.947	
PHP _d	TOTAL	Medio	1.076	1.225	1.378	1.454
		Optimista	*1.342	*1.527	*1.850	*1.978
	Llegadas Salidas		700	810	930	980

Fuente: Aena

*.-Valores considerados para el escenario más optimista

CUADRO 4.IV PREVISIONES DE TRÁFICO DE AERONAVES COMERCIALES

AÑO	AT (Miles)	AERONAVES			
		AHP	AHP _d	ADP _{máx}	ADP _d
2000	35,5	*17	15	164	136
2005	44,4	*20	18	194	159
2010	54,0	*23	21	227	184
2015	61,0	*25	22	250	200

Fuente: Aena

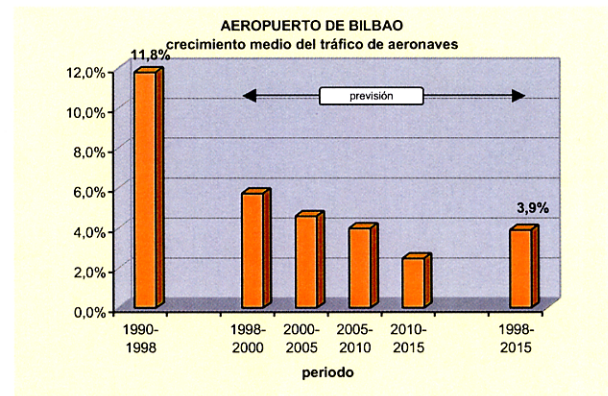
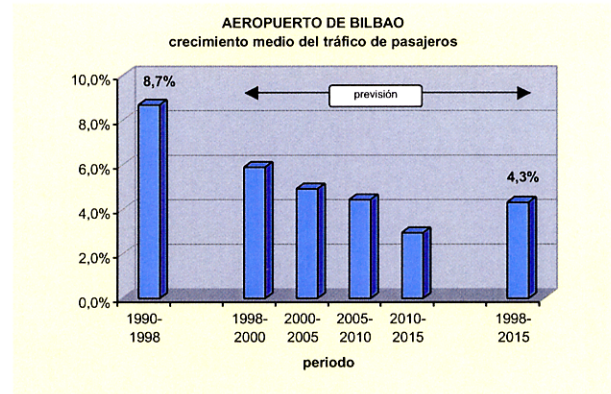
*.-Valores considerados para el escenario más optimista

AT.- Aeronaves Año
 ADP_{máx}.- Aeronaves en Día Punta máx
 ADP_d.- Aeronaves en Día Punta de diseño
 AHP_d.-Aeronaves en Hora Punta de diseño

GRÁFICO 4.III.**PREVISIÓN DE TRÁFICO COMERCIAL**

Aeropuerto de Bilbao previsión del tráfico comercial (escenario medio de tendencia)					
	PT (millones)	Crec%	AT (miles)	Crec%	PT/AT
Histórico					
1986	0,67		9,2		72,4
1987	0,71	6,9%	9,0	-2,2%	79,1
1988	0,83	15,9%	10,3	14,4%	80,2
1989	0,91	10,3%	11,5	11,5%	79,3
1990	1,07	17,7%	13,0	13,5%	82,3
1991	1,18	9,8%	15,1	15,6%	78,2
1992	1,38	17,2%	17,5	16,0%	79,0
1993	1,29	-6,6%	16,5	-5,3%	77,9
1994	1,40	8,5%	17,3	4,4%	81,0
1995	1,56	11,5%	20,3	17,9%	76,7
1996	1,75	12,0%	23,2	13,9%	75,4
1997	1,97	12,7%	28,7	23,7%	68,7
1998	2,09	6,1%	31,8	10,9%	65,7
Previsión					
2000	2,34	5,9%	35,5	5,7%	65,9
2005	2,98	4,9%	44,4	4,6%	67,0
2010	3,70	4,4%	54,0	4,0%	68,5
2015	4,28	3,0%	61,0	2,5%	70,2

nola.- No incluye pasajeros en tránsito directo ni Otras Clases de Tráfico



Aena  DIRECCIÓN CORPORATIVA DE PLANIFICACIÓN
División de Planes Directores
Departamento de Prospectivas - Enero 1999





4.2. ESTIMACIÓN DE TRÁFICO A LARGO PLAZO

Con el objeto de evaluar el horizonte del máximo desarrollo del aeropuerto, se establece una previsión de tráfico a muy largo plazo.

Según la tendencia de los últimos 12 años, la tasa de crecimiento anual de pasajeros, aunque con algunas irregularidades, es superior al 10%.

Es razonable considerar que la tasa de crecimiento sea algo inferior a ese valor, considerando factores como la tendencia futura de la previsible evolución del tráfico a largo plazo.

Las tasas de crecimiento para los tráficos de pasajeros y aeronaves se consideran a partir del año 2015 constantes, e iguales al 4,5% para pasajeros y del 2% para aeronaves, ambos hasta el 2020. A partir de entonces se considerarán tasas de crecimiento del 4% para pasajeros y del 1% para aeronaves.

**CUADRO 4.IV.
PREVISIÓN DEL TRÁFICO AÉREO Y ESCENARIOS A LARGO PLAZO**

AÑO	PASAJEROS AÑO (Millones)			AERONAVES AÑO (Miles)		
	Pesimista	Medio	Optimista	Pesimista	Medio	Optimista
2020	3,7	5,3	6,1	47,3	67,3	77,3
2025	4,5	6,5	7,4	49,7	70,8	81,2

4.3. PREVISIÓN DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS

La evolución del tráfico de mercancías siempre ha sido altamente impredecible por los numerosos factores que confluyen en su desarrollo, potenciada la influencia de éstos en aeropuertos con poco volumen anual tratado, como el aeropuerto de Bilbao. En la realización de la prognosis se considera:

- Si observamos la evolución histórica desde 1981 hasta el año 1998, gráfico 3.XIX (Capítulo 3), se concluye que existe un ligero incremento con continuos altibajos, siendo el crecimiento medio interanual en los últimos 17 años del 13%, habiéndose visto reducido en el período 1981-1990 un 13%; sin embargo, en los últimos años (1990-1998) este crecimiento se ha incrementado hasta un 29%, coincidiendo con el impulso dado por el tráfico con la U.E.
- Según publicaciones al respecto, se estima un crecimiento anual para la carga a nivel mundial del 6-7% y para el tráfico intereuropeo algo menor 5-6%.
- El hecho coyuntural de la especialización del Aeropuerto de Foronda-Vitoria en carga aérea y el potencial captador de éste que confluye como principal competidor en la zona de influencia.

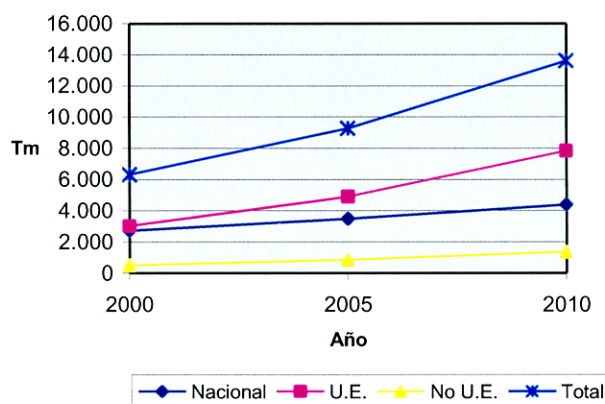
Del análisis de estas consideraciones, anteriormente expuestas, se estima que el crecimiento de la carga en Bilbao, se situará entorno al 8 % de crecimiento interanual. Por lo que, para finales del año 2000 se supone un volumen de 6.300 Tm y de 13.600 Tm en el 2010. Las previsiones manejadas estiman un reparto del 40-50% para mercancías nacionales, disminuyendo progresivamente en el tiempo en proporción al total en favor de las mercancías internacionales, predominantemente de origen/destino en la U.E. (85%).

En los Cuadros 4.V y 4.VI se presenta la prognosis de mercancías según los distintos segmentos de tráfico existentes y la naturaleza de la carga internacional manejada.

CUADRO 4.V.**PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS (Tm)**

AÑO	MERCANCÍAS NACIONAL	MERCANCÍAS U.E.	MERCANCÍAS NO U.E.	MERCANCÍAS TOTAL
2000	2.734	3.038	536	6.309
2005	3.504	4.901	865	9.269
2010	4.395	7.841	1.384	13.620

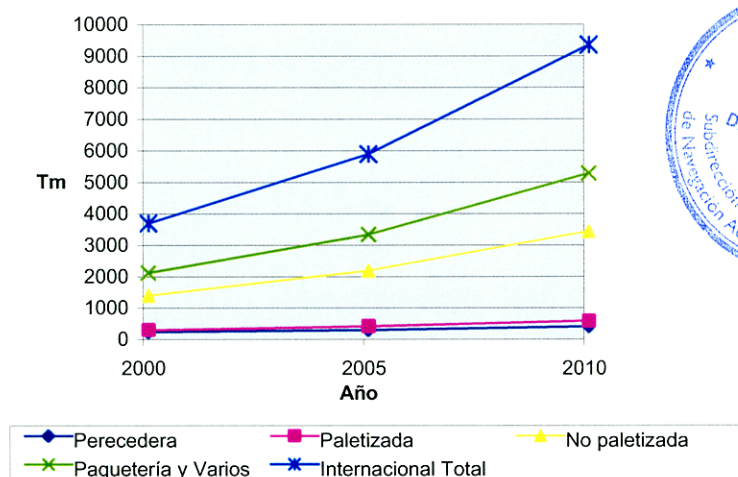
Fuente: Aeropuerto de Bilbao. Estudio del Desarrollo de la Explotación del lado tierra.

GRÁFICO 4.IV.**PROGNOSIS DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS****CUADRO 4.VI.****PROGNOSIS DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS (Tm)**

AÑO	MERCANCÍA PERECEDERA	MERCANCÍA PALETIZADA	MERCANCÍA NO PALETIZADA	PAQUETERÍA Y VARIOS	MERCANCÍA INTERNACIONAL TOTAL
2000	111	182	1.283	1.998	3.575
2005	179	294	2.070	3.223	5.765
2010	286	470	3.312	5.157	9.225

Fuente: Aeropuerto de Bilbao. Estudio del Desarrollo de la Explotación del lado tierra.

GRÁFICO 4.V.
PROGNOSIS DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS



4.4. PREVISIÓN DE TRÁFICO DE AVIACIÓN GENERAL

El tráfico de Aviación General comprende las siguientes actividades: aerotaxi, hospital, trabajos agrícolas, animación de negocios, trabajos fotográficos, ocio, publicidad, escuela, Estado y militares.

Representa un 27% del movimiento del aeropuerto, mientras que sólo transporta al 4% de sus pasajeros. La estacionalidad no es grande; en 1996 mostró dos veces más movimiento en octubre que en enero (meses punta y valle, respectivamente) y sólo 1,65 veces respecto a los pasajeros.

En el año 1996, este sector experimentó un 4,6% de crecimiento, mientras que en los precedentes estaba estabilizado en torno a los 5.900 movimientos/año.

Se estima un crecimiento interanual constante del 3,5%, del orden del crecimiento económico esperado del país y de los estados del entorno. Se llega con este escenario a una previsión entorno a 7.100 operaciones en el año 2000 y alrededor de 10.000 operaciones para el 2010.

En el Cuadro 4.VII y Gráfico 4.VI se reflejan las previsiones de tráfico de aviación general.

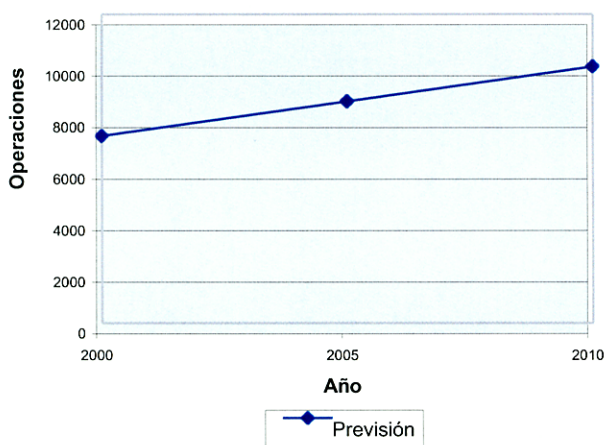
**CUADRO 4.VII.
PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE AVIACIÓN GENERAL**

AÑO	OPERACIONES
2000	7.264
2005	8.614
2010	9.964



Fuente: Aeropuerto de Bilbao. Estudio del Desarrollo de la Explotación del lado tierra.

**GRÁFICO 4.VI.
PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE AVIACIÓN GENERAL**



4.5. DEFINICIÓN DE LOS HORIZONTES DE ESTUDIO

Se consideran tres horizontes de estudio caracterizados por el volumen de tráfico total de pasajeros. En el Cuadro 4.VIII se resumen las características de cada uno de estos horizontes.

**CUADRO 4.VIII.
HORIZONTES DE ESTUDIO**

PT (Miles)	AT (Miles)	ADP_d	ADP_{máx}	AHP_d	PHP_d	PHP_{II-s}
3.000	44	159	194	18	1.225	810
3.700	54	184	227	21	1.378	930
4.300	61	200	250	22	1.454	980

Fuente: Aena