



## **4. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA**

## 4.1. INTRODUCCIÓN

La configuración de un aeropuerto así como el grado de equipamiento que debe tener son función de las magnitudes de tráfico que soporta y que se espera que soporte en el futuro.

Las previsiones que se presentan se han elaborado partiendo de los valores y modelos estadísticos que fueron facilitados por la Dirección Corporativa de Planificación de Aena, hoy día denominada Dirección de Planificación de Infraestructuras.

Del mismo modo se van a estudiar las características del flujo de pasajeros y aeronaves a través de las instalaciones del aeropuerto durante un período reducido de tiempo, durante un día o durante una hora. Este estudio resulta de gran utilidad para dar una idea clara del tamaño y configuración de las instalaciones necesarias en el aeropuerto, idea que se pierde cuando el flujo de tráfico se refiere a períodos anuales.

Con objeto de evaluar la capacidad actual y futura necesaria en cada uno de los elementos del sistema aeroportuario, es decir, el tamaño de diseño de las instalaciones del aeropuerto, se establecen los distintos tipos de flujos a través del aeropuerto.

- Flujo Punta:** Es el flujo de pasajeros o aeronaves máximo que se presenta en el año de estudio, ya sea referido a un período de un día, Día Punta, o una hora, Hora Punta.
- Flujo Tipo:** Es el flujo de pasajeros o aeronaves que no es superado en un número de veces o porcentaje determinado durante el año de estudio. Referido a un período de un día, Día Tipo, o a una hora, Hora Tipo.
- Flujo Diseño:** Es el flujo de pasajeros o aeronaves para el que se dimensiona una determinada instalación del aeropuerto, con la condición de que se cumplan unos determinados niveles de calidad de servicio. Referido a un período de un día, Día Diseño o una hora, Hora Diseño.

En general se tendrá en cuenta que:

- ⊘ Para las instalaciones relacionadas con las aeronaves el flujo de diseño debe coincidir con el flujo punta, ya que en los casos punta no es admisible una pérdida de calidad en la atención de aeronaves. Esta pérdida de calidad imposibilitaría la operación, ya sea por falta de seguridad en la operación de las aeronaves o por falta de espacio físico.
- ⊘ Para las instalaciones relacionadas con los pasajeros, el flujo de diseño debe de coincidir con el flujo tipo, ya que no está justificado el dimensionar para el flujo punta por presentarse en situaciones muy concretas y escasas. El dimensionar para el flujo punta requeriría una inversión sustancialmente mayor, siendo en estos casos admisible el aumento de la capacidad a costa de una pequeña pérdida en la calidad del servicio ofertado.

En un aeropuerto el flujo punta y el flujo tipo son los parámetros usados para el cálculo de necesidades de instalaciones. Por esta razón se calculan a partir de la previsión de la demanda para pasajeros y aeronaves, con objeto finalmente de obtener los flujos de diseño, que serán especialmente útiles en el dimensionado posterior de las instalaciones aeroportuarias.



Para la determinación de las previsiones de tráfico se adopta un modelo de regresiones múltiples basado en diferentes variables socioeconómicas. El modelo, las citadas variables y las series históricas de éstas se detallan en el Cuadro 4.I.

Se contemplan tres escenarios a la hora de determinar las previsiones: pesimista, media y optimista. Los resultados para cada uno de los escenarios pueden verse en los Cuadros 4.II, 4.III y 4.IV respectivamente.

**Cuadro 4.I**  
**AEROPUERTO DE ALICANTE**  
**evolución histórica de variables socioeconómicas**

año	Crec% PIB_E	Crec% PIB_CVAL	Crec% PIB_UE	cambio medio Pts-Us\$	OTU	Crec% OTU	OCUP (%)
1985							
1986	3,0	0,8	2,8	121,0	49.618	2,0	69,9
1987	5,2	5,0	2,7	123,5	50.649	2,1	70,8
1988	5,5	6,6	3,9	116,5	50.545	-0,2	69,9
1989	5,2	4,9	3,5	118,4	49.427	-2,2	62,0
1990	3,7	3,6	2,9	101,9	49.189	-0,5	59,5
1991	2,5	2,8	0,8	103,9	49.949	1,5	63,8
1992	0,6	0,1	1,8	102,4	49.606	-0,7	60,4
1993	-1,1	-1,3	2,8	127,3	49.843	0,5	65,0
1994	1,5	1,6	2,7	133,9	50.214	0,7	69,9
1995	3,0	3,0	2,9	125,9	50.166	-0,1	70,0
1996	2,2	2,0	1,6	132,9	50.417	0,5	71,0
1997	3,5	2,9	2,7	146,4	52.154	3,4	80,0
1998	4,0	3,1	2,7	150,1	50.522	-3,1	82,4
1999	3,7	3,9	2,4	150,5	51.785	2,5	83,6

PIB\_E.- Evolución del PIB de España en términos reales. Fuente: INE

PIB\_CVAL.- Evolución del PIB de la Comunidad Valenciana en términos reales. Fuente CEPREDE

PIB\_UE.- Evolución del PIB de la Unión Europea. Fuente EUROSTAT

OTU.- Oferta hotelera en la provincia de Alicante (nº de plazas hoteleras + extrahoteleras). Fuente INE "Encuesta de Ocupación Hotelera"

OCUP.- Ocupación media anual de la oferta hotelera disponible. Fuente: INE "Encuesta de Ocupación Hotelera"

### Modelos econométricos de predicción utilizados

Tráfico de Pasajeros en flujo NACIONAL:

$$PAX_{NAC_t} = k * PAX_{NAC_{t-1}}^\alpha * PIB_{E_t}^\beta * PIB_{CVAL_t}^\delta$$

Tráfico de Pasajeros en flujo INTERNACIONAL:

$$PAXINT_t = k * PAXINT_{t-1}^\eta * PIB_{E_t}^\mu * PIB_{UE_t}^\phi * (TUR_t)^\lambda$$

Tráfico de Aeronaves por segmentos:

$$AER_{j,t} = PAX_{j,t} / (TMA_{j,t} * Fo_{j,t})$$

siendo:

TUR.- Variable turística, función de la oferta hotelera disponible y su ocupación media

t.- subíndice indicativo del año

j.- subíndice indicativo del segmento de tráfico

TMA.- Tamaño medio de la flota que opera en el aeropuerto

Fo.- Factor medio de ocupación de la flota

$\alpha, \beta, \mu, \dots$  - elasticidades



Cuadro 4.II

**AEROPUERTO DE ALICANTE  
ESCENARIO BAJO DE PREDICCIÓN**

	año	Pasajeros (miles)			Aeronaves (miles)		
		Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
histórico	1985	648,5	1.515,0	2.163,5	7,90	11,45	19,35
	1986	650,2	1.947,4	2.597,6	7,58	13,94	21,52
	1987	663,8	2.235,4	2.899,2	7,32	16,10	23,42
	1988	705,2	2.332,7	3.037,9	7,65	16,49	24,13
	1989	700,8	2.218,4	2.919,2	7,40	16,67	24,07
	1990	769,8	1.897,1	2.666,9	7,66	14,35	22,01
	1991	763,4	1.865,6	2.629,0	8,40	14,69	23,08
	1992	810,4	1.968,3	2.778,7	10,92	14,01	24,93
	1993	798,3	2.065,7	2.863,9	10,61	13,47	24,09
	1994	856,5	2.600,7	3.457,2	11,26	16,19	27,45
	1995	940,7	2.895,5	3.836,2	12,77	18,62	31,39
	1996	992,3	3.032,8	4.025,0	13,36	19,48	32,84
	1997	1.066,0	3.332,2	4.398,2	14,91	21,08	35,99
1998	1.099,1	3.724,4	4.823,5	15,36	23,13	38,50	
1999	1.226,0	4.125,1	5.351,0	18,24	25,56	43,80	
previsión	2000	1.367,8	4.602,4	5.970,2	19,57	29,97	49,53
	2001	1.459,1	5.000,4	6.459,5	20,77	32,30	53,07
	2002	1.546,8	5.273,0	6.819,8	21,91	33,79	55,70
	2003	1.631,5	5.454,4	7.085,9	23,00	34,67	57,67
	2004	1.713,5	5.642,0	7.355,6	24,03	35,58	59,61
	2005	1.789,7	5.832,8	7.622,4	24,97	36,49	61,47
	2006	1.856,9	6.024,7	7.881,6	25,78	37,40	63,18
	2007	1.912,6	6.216,8	8.129,3	26,42	38,28	64,70
	2008	1.971,5	6.408,2	8.379,7	27,10	39,15	66,25
	2009	2.029,7	6.598,4	8.628,2	27,76	40,27	68,03
	2010	2.083,8	6.787,1	8.870,9	28,36	41,38	69,74
	2011	2.126,2	6.974,0	9.100,2	28,79	42,48	71,27
	2012	2.165,2	7.158,7	9.323,9	29,18	43,56	72,73
	2013	2.214,8	7.341,2	9.555,9	29,70	44,62	74,32
	2014	2.265,4	7.536,2	9.801,5	30,22	45,76	75,99
2015	2.310,9	7.737,4	10.048,3	30,68	46,94	77,61	
<b>Matriz de crecimientos</b>							
histórico	últimos 5 años	7,4%	9,7%	9,1%	10,1%	9,6%	9,8%
	últimos 10 años	5,8%	6,4%	6,2%	9,4%	4,4%	6,2%
previsión	próximos 5 años	6,9%	6,5%	6,6%	5,7%	6,8%	6,4%
	próximos 10 años	5,2%	4,8%	4,9%	4,3%	4,6%	4,5%
	próximos 15 años	4,2%	4,1%	4,1%	3,4%	4,0%	3,7%



Cuadro 4.III

**AEROPUERTO DE ALICANTE  
ESCENARIO MEDIO DE PREDICCIÓN**

	año	Pasajeros (miles)			Aeronaves (miles)		
		Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
histórico	1985	648,5	1.515,0	2.163,5	7,90	11,45	19,35
	1986	650,2	1.947,4	2.597,6	7,58	13,94	21,52
	1987	663,8	2.235,4	2.899,2	7,32	16,10	23,42
	1988	705,2	2.332,7	3.037,9	7,65	16,49	24,13
	1989	700,8	2.218,4	2.919,2	7,40	16,67	24,07
	1990	769,8	1.897,1	2.666,9	7,66	14,35	22,01
	1991	763,4	1.865,6	2.629,0	8,40	14,69	23,08
	1992	810,4	1.968,3	2.778,7	10,92	14,01	24,93
	1993	798,3	2.065,7	2.863,9	10,61	13,47	24,09
	1994	856,5	2.600,7	3.457,2	11,26	16,19	27,45
	1995	940,7	2.895,5	3.836,2	12,77	18,62	31,39
	1996	992,3	3.032,8	4.025,0	13,36	19,48	32,84
	1997	1.066,0	3.332,2	4.398,2	14,91	21,08	35,99
	1998	1.099,1	3.724,4	4.823,5	15,36	23,13	38,50
1999	1.226,0	4.125,1	5.351,0	18,24	25,56	43,80	
previsión	2000	1.391,9	4.653,6	6.045,6	19,91	30,30	50,21
	2001	1.506,4	5.164,4	6.670,7	21,44	33,36	54,80
	2002	1.615,9	5.577,3	7.193,2	22,89	35,74	58,63
	2003	1.721,1	5.903,1	7.624,2	24,26	37,53	61,78
	2004	1.822,1	6.233,6	8.055,7	25,55	39,31	64,87
	2005	1.915,6	6.560,8	8.476,4	26,73	41,05	67,78
	2006	1.998,3	6.880,6	8.879,0	27,75	42,71	70,45
	2007	2.067,4	7.191,1	9.258,4	28,56	44,28	72,84
	2008	2.138,9	7.491,5	9.630,3	29,40	45,76	75,17
	2009	2.208,7	7.781,9	9.990,6	30,21	47,49	77,70
	2010	2.273,1	8.062,6	10.335,7	30,94	49,15	80,09
	2011	2.324,1	8.334,1	10.658,1	31,47	50,76	82,23
	2012	2.370,6	8.596,9	10.967,5	31,95	52,31	84,25
	2013	2.428,3	8.851,5	11.279,8	32,56	53,80	86,36
	2014	2.486,6	9.116,7	11.603,2	33,18	55,36	88,53
	2015	2.538,9	9.385,5	11.924,4	33,70	56,93	90,64
<b>Matriz de crecimientos</b>							
histórico	últimos 5 años	7,4%	9,7%	9,1%	10,1%	9,6%	9,8%
	últimos 10 años	5,8%	6,4%	6,2%	9,4%	4,4%	6,2%
previsión	próximos 5 años	8,2%	8,6%	8,5%	7,0%	9,0%	8,2%
	próximos 10 años	6,1%	6,6%	6,4%	5,2%	6,4%	5,9%
	próximos 15 años	4,8%	5,4%	5,3%	4,1%	5,3%	4,8%



Cuadro 4.IV

**AEROPUERTO DE ALICANTE  
ESCENARIO ALTO DE PREVISIÓN**

	año	Pasajeros (miles)			Aeronaves (miles)		
		Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
histórico	1985	648,5	1.515,0	2.163,5	7,90	11,45	19,35
	1986	650,2	1.947,4	2.597,6	7,58	13,94	21,52
	1987	663,8	2.235,4	2.899,2	7,32	16,10	23,42
	1988	705,2	2.332,7	3.037,9	7,65	16,49	24,13
	1989	700,8	2.218,4	2.919,2	7,40	16,67	24,07
	1990	769,8	1.897,1	2.666,9	7,66	14,35	22,01
	1991	763,4	1.865,6	2.629,0	8,40	14,69	23,08
	1992	810,4	1.968,3	2.778,7	10,92	14,01	24,93
	1993	798,3	2.065,7	2.863,9	10,61	13,47	24,09
	1994	856,5	2.600,7	3.457,2	11,26	16,19	27,45
	1995	940,7	2.895,5	3.836,2	12,77	18,62	31,39
	1996	992,3	3.032,8	4.025,0	13,36	19,48	32,84
	1997	1.066,0	3.332,2	4.398,2	14,91	21,08	35,99
1998	1.099,1	3.724,4	4.823,5	15,36	23,13	38,50	
1999	1.226,0	4.125,1	5.351,0	18,24	25,56	43,80	
previsión	2000	1.416,9	4.657,4	6.074,3	20,27	30,32	50,59
	2001	1.555,9	5.232,4	6.788,4	22,15	33,80	55,95
	2002	1.689,2	5.758,4	7.447,6	23,93	36,90	60,83
	2003	1.817,0	6.219,1	8.036,1	25,61	39,54	65,14
	2004	1.939,3	6.693,7	8.632,9	27,20	42,21	69,41
	2005	2.052,4	7.165,7	9.218,1	28,64	44,83	73,47
	2006	2.152,9	7.625,8	9.778,7	29,89	47,33	77,23
	2007	2.237,3	8.069,4	10.306,7	30,91	49,69	80,60
	2008	2.323,3	8.494,3	10.817,5	31,94	51,89	83,83
	2009	2.406,4	8.900,0	11.306,5	32,92	54,31	87,23
	2010	2.482,8	9.287,2	11.770,0	33,79	56,62	90,41
	2011	2.543,7	9.656,7	12.200,4	34,45	58,81	93,26
	2012	2.599,1	10.009,6	12.608,7	35,02	60,90	95,93
	2013	2.666,0	10.347,4	13.013,3	35,75	62,89	98,64
	2014	2.733,1	10.692,3	13.425,4	36,46	64,93	101,39
2015	2.793,2	11.037,3	13.830,5	37,08	66,95	104,04	
<b>Matriz de crecimientos</b>							
histórico	últimos 5 años	7,4%	9,7%	9,1%	10,1%	9,6%	9,8%
	últimos 10 años	5,8%	6,4%	6,2%	9,4%	4,4%	6,2%
previsión	próximos 5 años	9,6%	10,2%	10,0%	8,3%	10,6%	9,6%
	próximos 10 años	7,0%	8,0%	7,8%	6,1%	7,8%	7,1%
	próximos 15 años	5,5%	6,6%	6,3%	4,7%	6,4%	5,8%



## 4.2. PASAJEROS

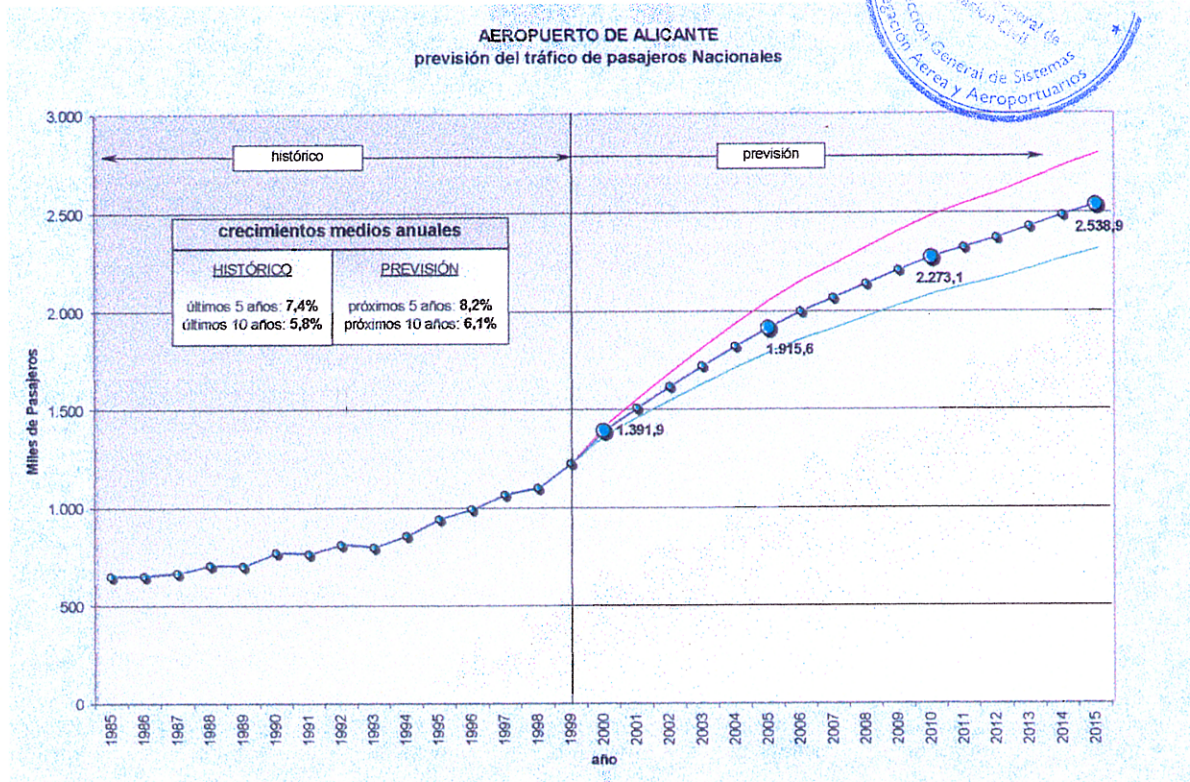
Los valores elegidos para determinar el volumen del tráfico de pasajeros, corresponden a los obtenidos para un escenario medio, son los que figuran en el Cuadro 4.V y están representados en los gráficos 4.I, 4.II y 4.III.

**Cuadro 4.V.**

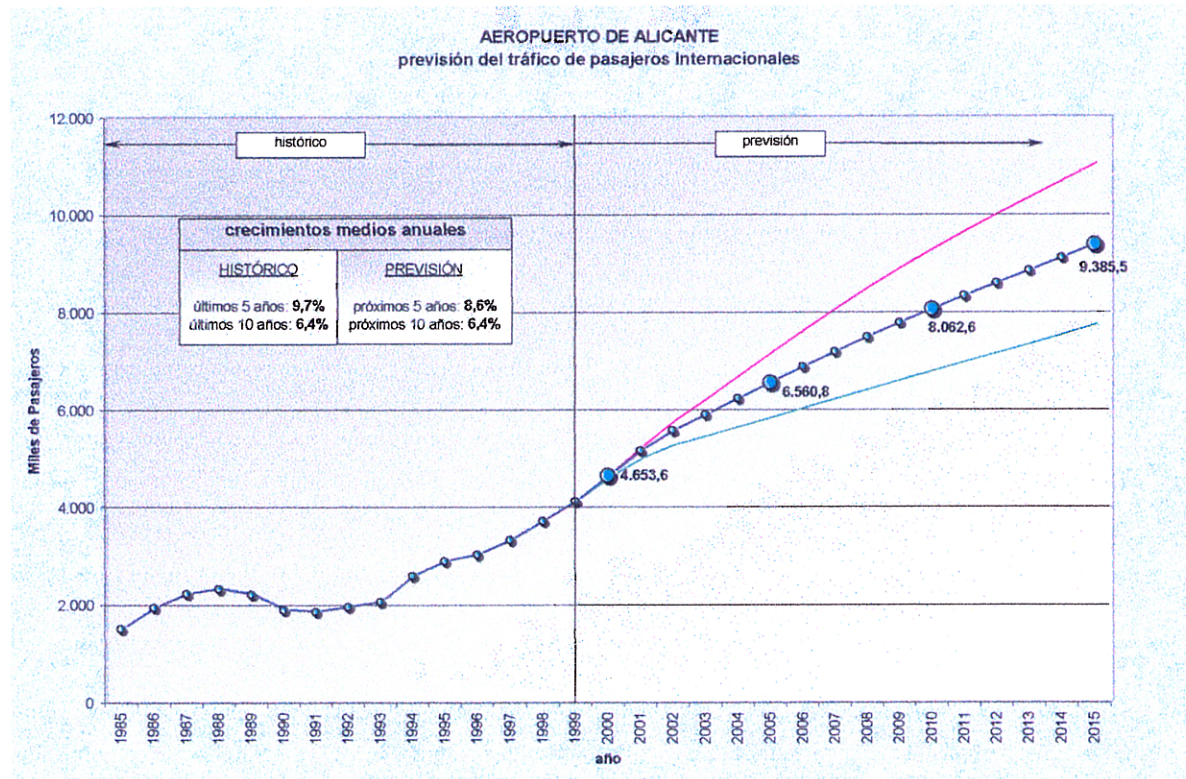
		año	Pasajeros (miles)		
			Nacional	Internacional	totales
previsión		2000	1.391,9	4.653,6	6.045,6
		2005	1.915,6	6.560,8	8.476,4
		2010	2.273,1	8.062,6	10.335,7
		2015	2.538,9	9.385,5	11.924,4
<b>Matriz de crecimientos medios</b>					
histórico		últimos 5 años	7,4%	9,7%	9,1%
		últimos 10 años	5,8%	6,4%	6,2%
previsión		1999-2005	7,7%	8,0%	8,0%
		1999-2010	6,0%	6,6%	6,5%
		1999-2015	4,7%	5,3%	5,1%



**Gráfico 4.I**



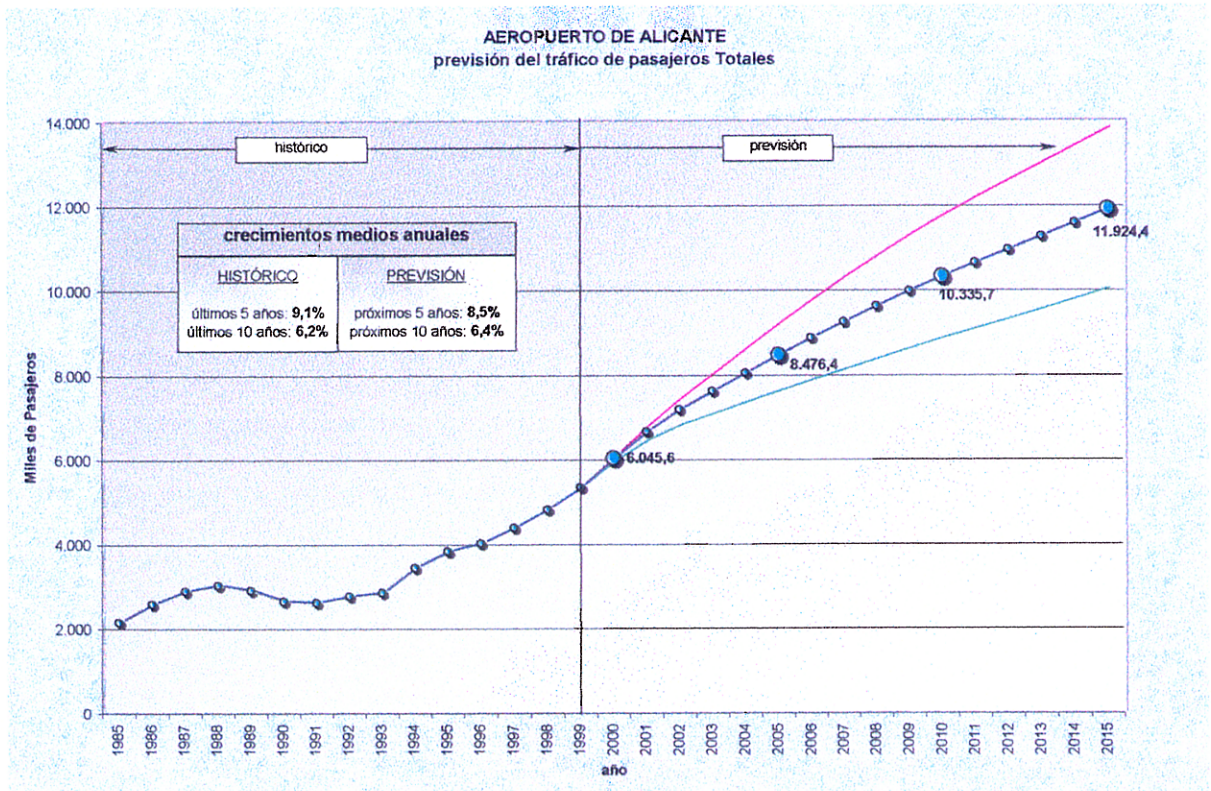
**Gráfico 4.II**

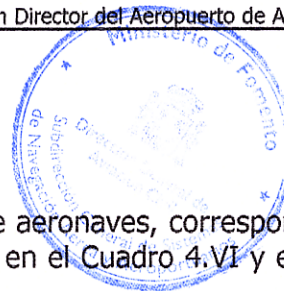






**Gráfico 4.III**





### 4.3. AERONAVES

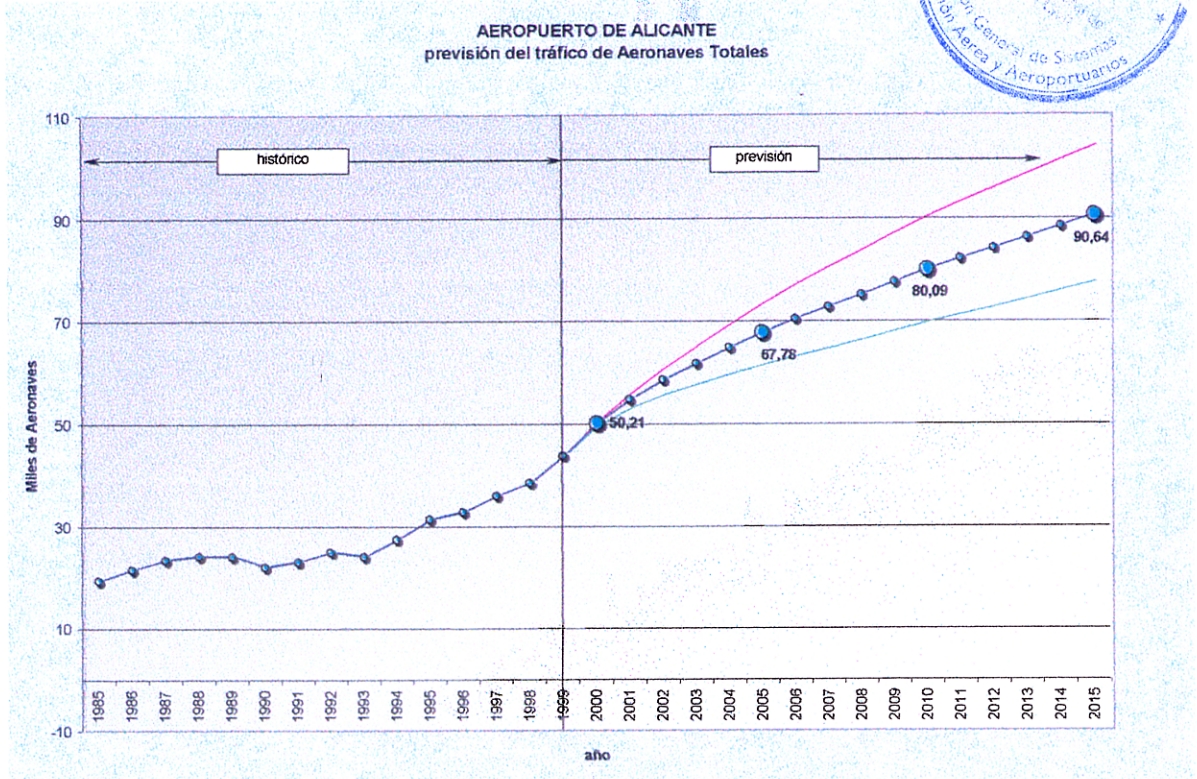
Los valores elegidos para determinar el volumen del tráfico de aeronaves, corresponden a los obtenidos para un escenario medio, son los que figuran en el Cuadro 4.VI y están representados en los gráficos 4.IV, 4.V y 4.VI.

**Cuadro 4.VI.**

		año	Aeronaves (miles)		
			Nacional	Internacional	totales
previsión	2000		19,91	30,30	50,21
	2005		26,73	41,05	67,78
	2010		30,94	49,15	80,09
	2015		33,70	56,93	90,64
<b>Matriz de crecimientos medios</b>					
histórico	últimos 5 años		10,1%	9,6%	9,8%
	últimos 10 años		9,4%	4,4%	6,2%
previsión	1999-2005		6,6%	8,2%	7,5%
	1999-2010		5,1%	6,4%	5,9%
	1999-2015		3,9%	5,1%	4,6%



**Gráfico 4.IV**



**Gráfico 4.V**

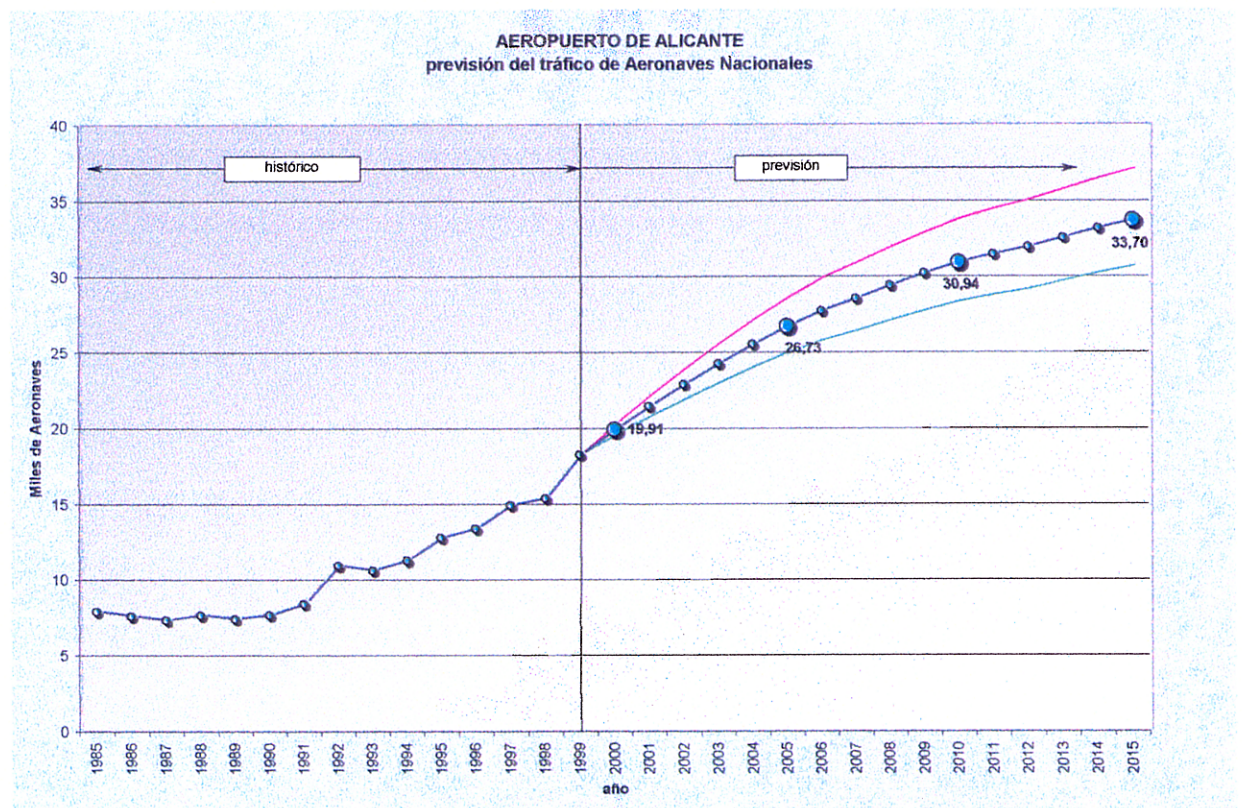
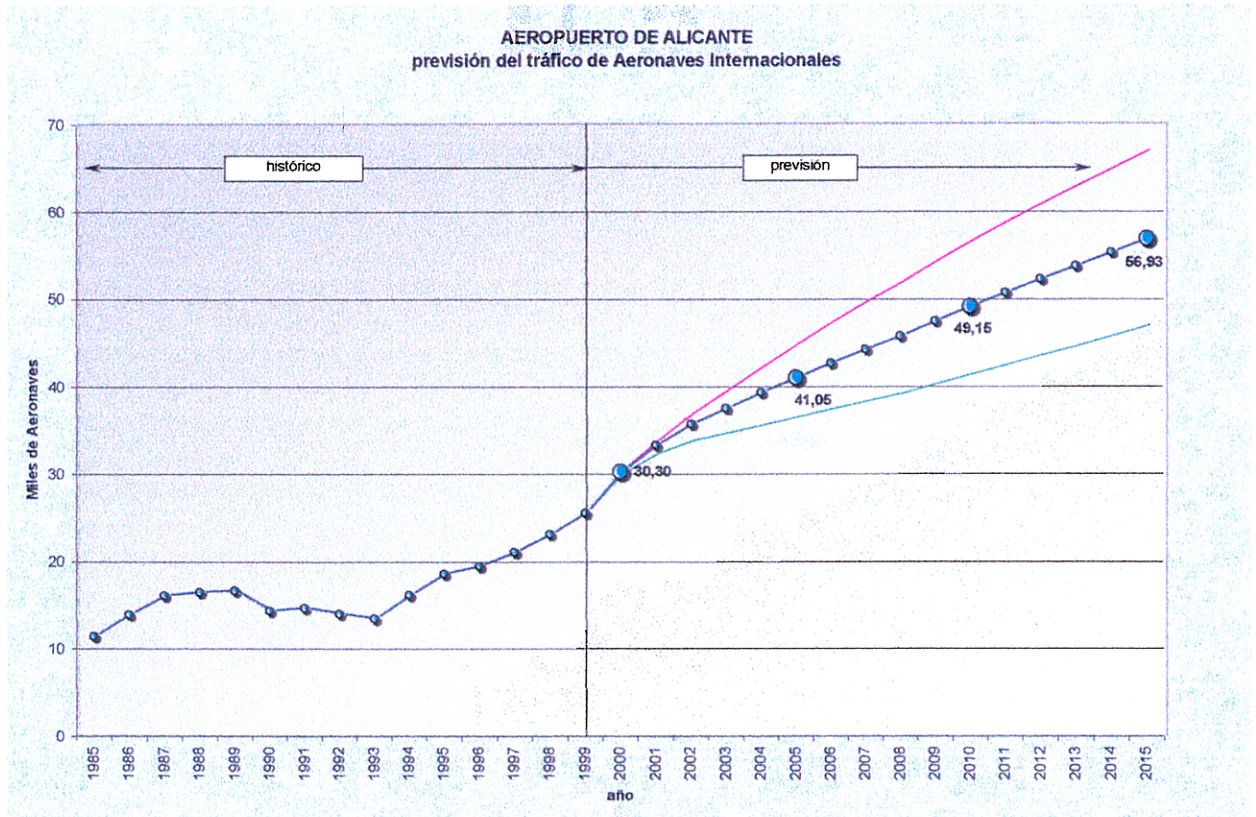
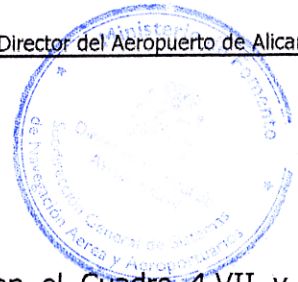




Gráfico 4.VI





#### 4.4. MERCANCÍAS

La prognosis de mercancías para los años horizonte se muestra en el Cuadro 4.VII y la representación en forma gráfica junto a los últimos valores históricos en el Gráfico 4.VII.

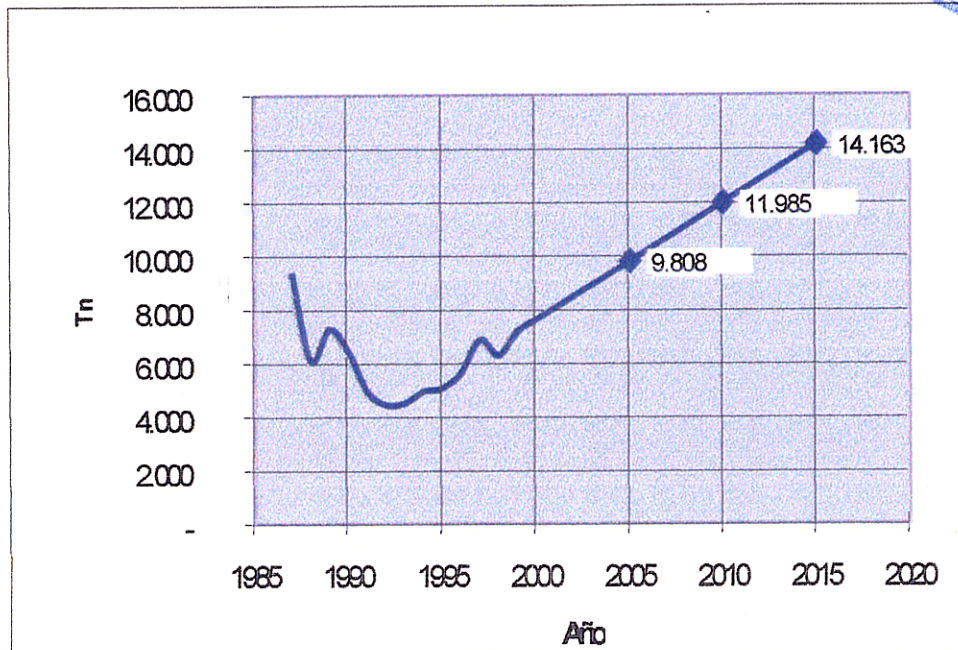
**Cuadro 4.VII**

#### **DATOS HISTÓRICOS Y PREVISIÓN DE LA DEMANDA DE MERCANCÍAS**

<b>AÑO</b>	<b>MERCANCÍAS (TN)</b>
1987	9.277
1988	6.089
1989	7.268
1990	6.445
1991	4.955
1992	4.457
1993	4.514
1994	4.947
1995	5.074
1996	5.648
1997	6.875
1998	6.299
2005	9.808
2010	11.985
2015	14.163



**Gráfico 4.VII**  
**PREVISIÓN DE MERCANCÍAS**





## 4.5. TRÁFICO PUNTA

### Flujo de tráfico de pasajeros y aeronaves

A la hora de realizar el dimensionado de las diferentes instalaciones de un aeropuerto se necesitará conocer los valores punta y los valores tipo del flujo de pasajeros y de aeronaves, referidos a los períodos de una hora y de un día.

### Datos proporcionados por Aena

Se ha de tener en cuenta la previsión de la demanda expuesta anteriormente tanto para pasajeros como para aeronaves.

En primer lugar, se muestran los Gráficos 4.VIII y 4.IX, para el conjunto de los aeropuertos españoles, las relaciones Pasajeros hora Diseño respecto al total de pasajeros en el año y Aeronaves Hora Diseño respecto al total de aeronaves del año, así como los ajustes potenciales realizados. Este tipo de funciones da buenos resultados a la hora de modelizar el tráfico horario del aeropuerto; en este caso concreto y debido a que el tráfico es predominantemente chárter, esta relación será ligeramente superior a la media de los aeropuertos españoles.

A continuación, se muestran los cuadros 4.VIII y 4.IX y los gráficos 4.X y 4.XI que incluyen la relación entre Pasajeros Hora Punta y Pasajeros Totales Anuales, los Pasajeros Hora de Diseño y los Pasajeros Día Tipo.

Gráfico 4.VIII

### RELACIÓN PASAJEROS HORA DISEÑO / PASAJEROS AÑO

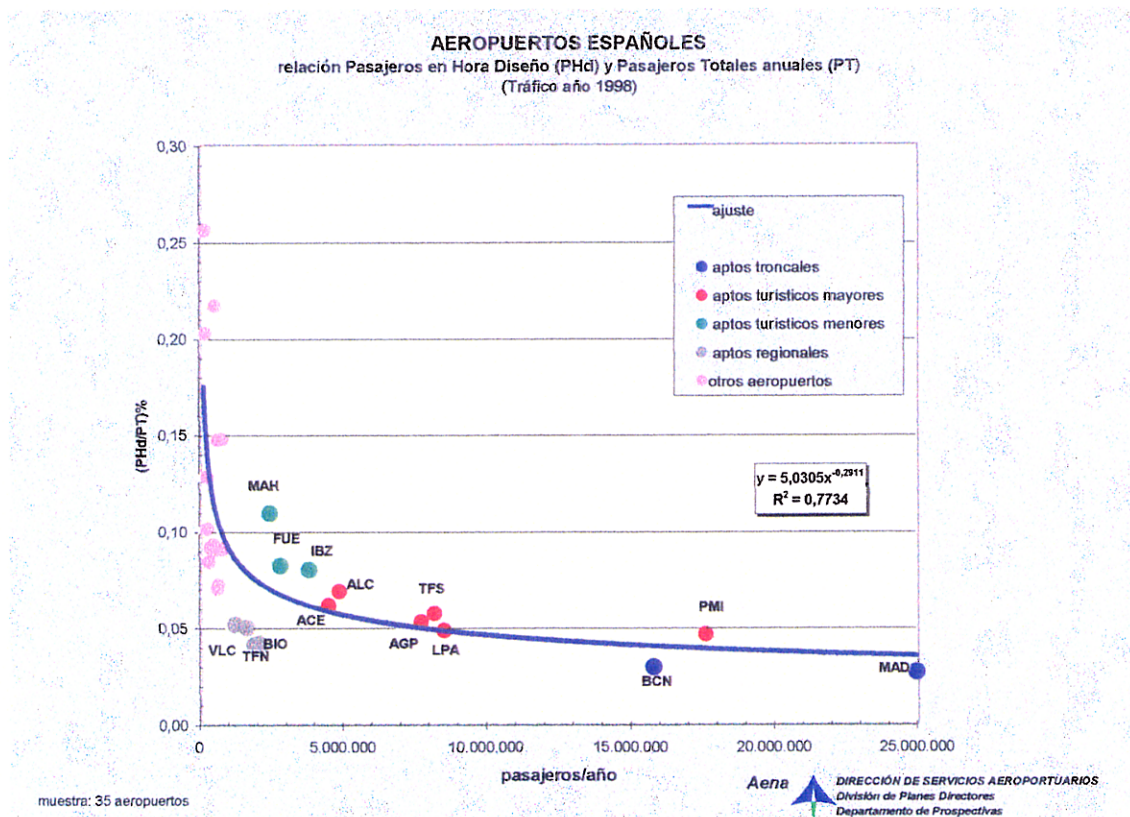
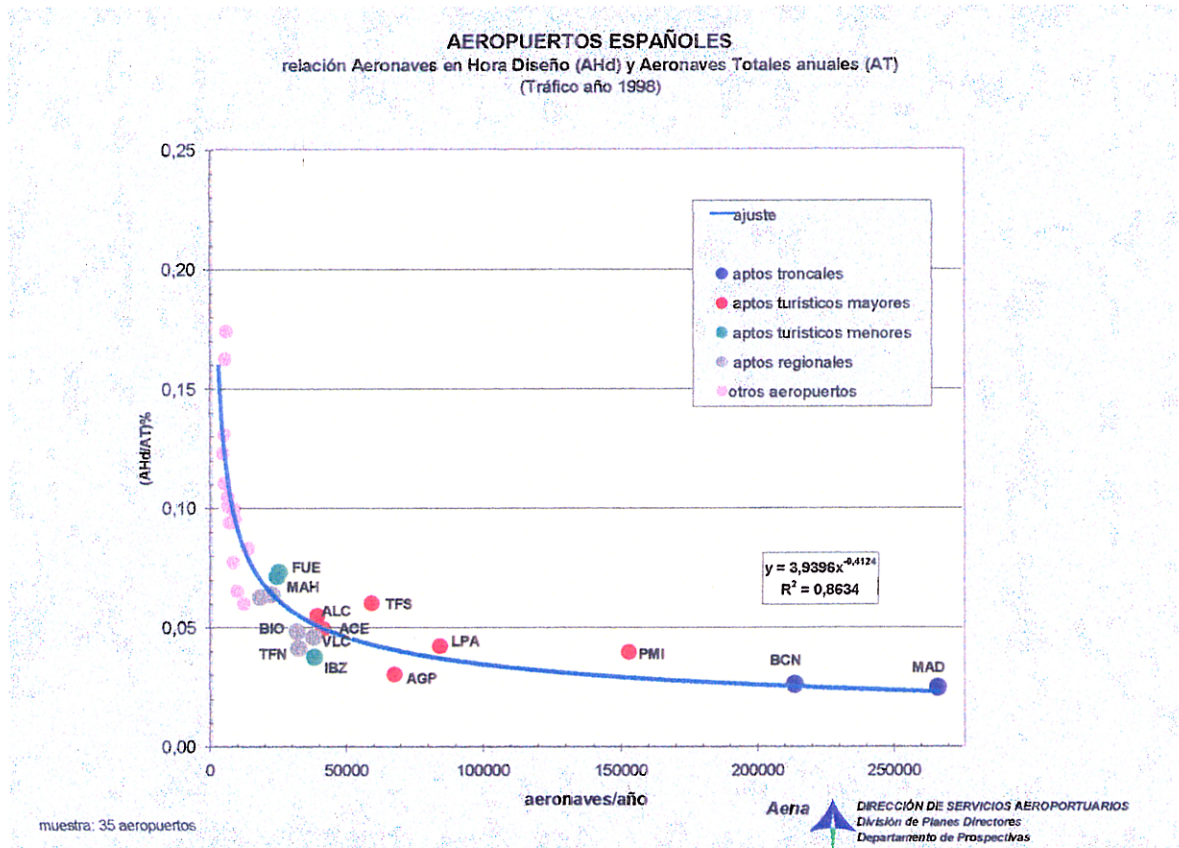




Gráfico 4.IX

RELACIÓN AERONAVES HORA DISEÑO / AERONAVES AÑO



Nota: AHD corresponde con las Aeronaves Hora Punta en tráfico comercial, excluyendo Otras Clases de Tráfico.





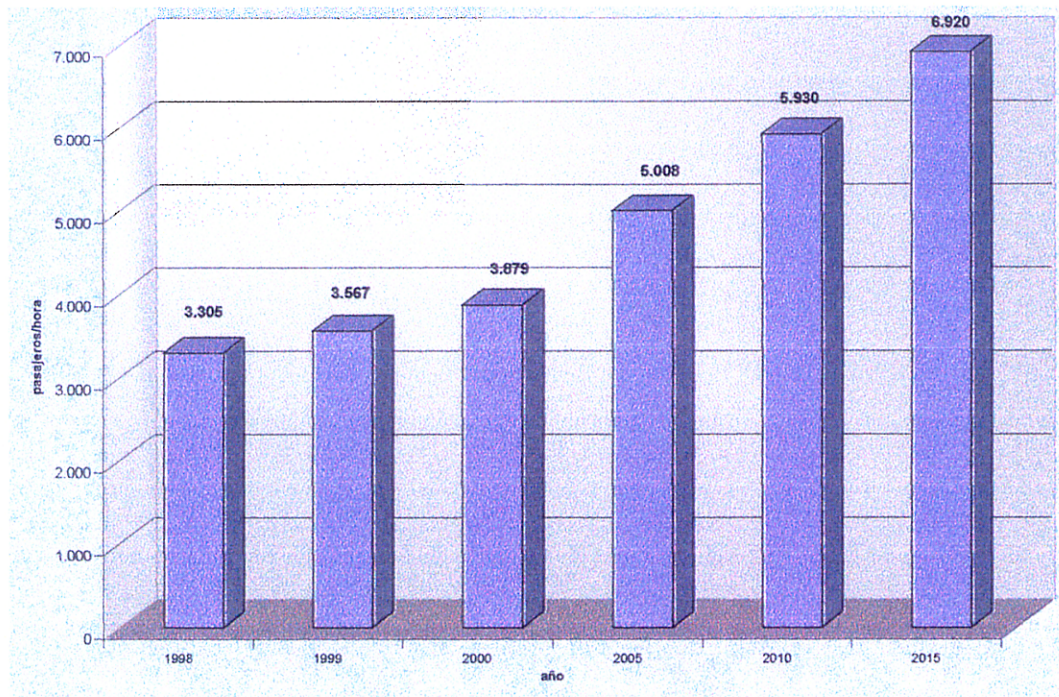
## Cuadro 4.VIII

**PROYECCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN HORA PUNTA DE DISEÑO**  
**AEROPUERTO DE ALICANTE**  
**ESCENARIO MEDIO DE PREDICCIÓN**

	año	Pasajeros	Pasajeros Hora	
		totales (miles)	Punta (PHP)	Diseño (PHd)
histórico	1998	4.823,5	4.278	3.305
	1999	5.351,0	4.592	3.567
previsión	2000	6.045,6	4.966	3.879
	2005	8.476,4	6.238	5.008
	2010	10.335,7	7.183	5.930
	2015	11.924,4	8.141	6.920

## Gráfico 4.X

**PROYECCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN HORA PUNTA DE DISEÑO**





## Cuadro IX

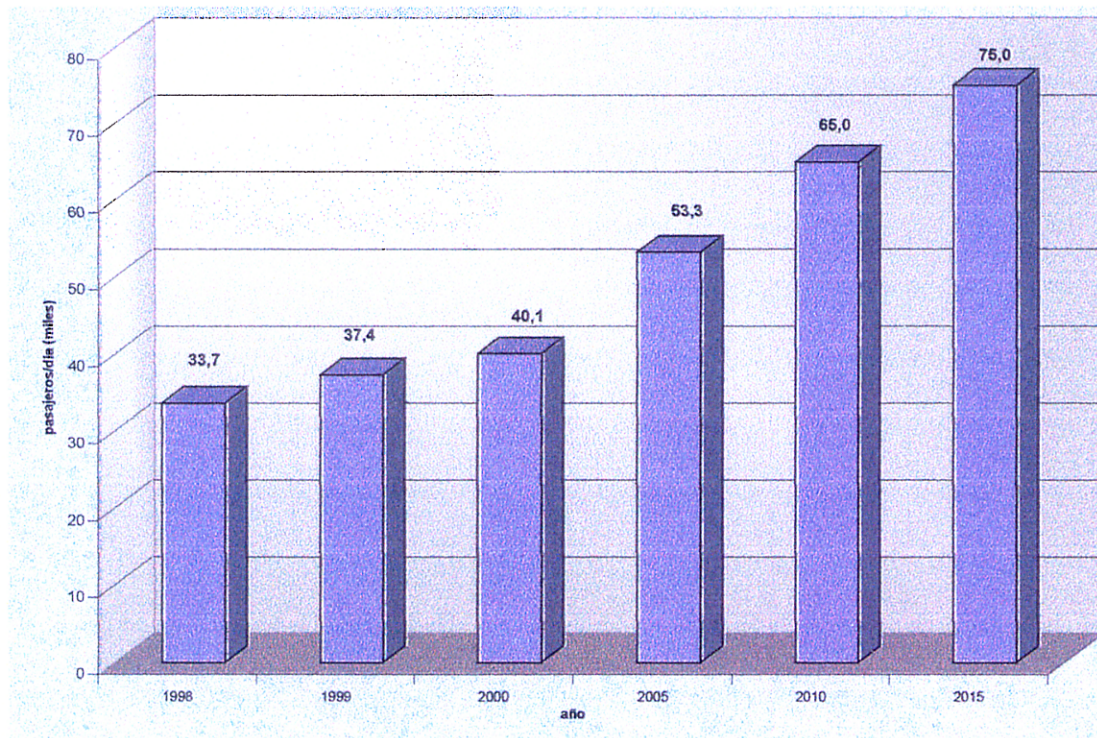
## PROYECCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN DÍA TIPO

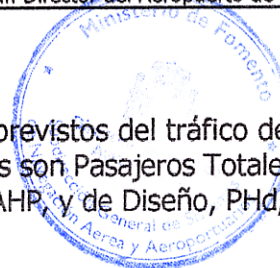
AEROPUERTO DE ALICANTE  
ESCENARIO MEDIO DE PREDICCIÓN

	año	Pasajeros/año	Pasajeros Hora	Pasajeros Día
		(miles)	Diseño (PHd)	Tipo (miles)
histórico	1998	4.823,5	3.305	34
	1999	5.351,0	3.567	37
previsión	2000	6.045,6	3.879	40
	2005	8.476,4	5.008	53
	2010	10.335,7	5.930	65
	2015	11.924,4	6.920	75

## Gráfico 4.XI

## PROYECCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN DÍA TIPO





En el Cuadro 4.X se muestran el resto de los valores punta y diseño previstos del tráfico de pasajeros y aeronaves para los años horizonte. Los valores presentados son Pasajeros Totales, PT, Aeronaves Totales, AT, y Pasajeros y Aeronaves en Hora Punta, PHP, AHP, y de Diseño, PHd, AHd.

### Cuadro 4.X

#### AEROPUERTO DE ALICANTE ESCENARIO MEDIO DE PREDICCIÓN

	año	PASAJEROS	AERONAVES	Pasajeros Hora		Aeronaves Hora	
		(miles)	(miles)	Punta (PHP)	Diseño (PHd)	Punta (AHP)	Diseño (AHd)
histórico	1998	4.823,5	38,50	4.278	3.305	24	21
	1999	5.351,0	43,80	4.592	3.567	26	23
previsión	2000	6.045,6	50,21	4.966	3.879	28	24
	2005	8.476,4	67,78	6.238	5.008	33	29
	2010	10.335,7	80,09	7.183	5.930	36	32
	2015	11.924,4	90,64	8.141	6.920	39	34

Nota.- Las AHd corresponden con el Aeronaves Hora Punta en tráfico Comercial (excluyendo O.C.T)

### Valores de diseño

El flujo de diseño es aquel para el cual se van a planificar las instalaciones aeroportuarias, y que no tiene porqué coincidir con el máximo valor de demanda que se vaya a presentar en el aeropuerto, e incluso no va a ser único para todas las instalaciones del sistema aeroportuario, sino que estará en función de qué elemento del sistema se considere. El valor de diseño se tomará coincidente con el valor calculado de flujo punta o con el valor de flujo tipo. Esta elección se fundamenta en que algunas partes del aeropuerto pueden aumentar su capacidad a costa de una pequeña disminución de la calidad de servicio. Por ejemplo, el Hall de Llegadas puede aumentar su capacidad si se disminuye el número de m<sup>2</sup> por pasajero para el que se proyectó. En este caso interesa dimensionar el Hall de Llegadas para el valor de flujo horario tipo, puesto que éste sólo será superado en un pequeño número de ocasiones, no quedando justificado el proyectar un Hall de Llegadas mucho más grande para dar servicio, con unos determinados niveles de calidad, en esas escasas ocasiones. Por el contrario la plataforma de aeronaves no permite una disminución de la calidad de servicio, puesto que el área destinada al aparcamiento de un avión no puede ser disminuida.

Siguiendo estos criterios se usarán los siguientes flujos de diseño para un período de una hora o un día, según el elemento del aeropuerto que se considere.

#### *Espacio Aéreo:*

Para realizar el dimensionamiento del espacio aéreo se utilizará el tráfico horario máximo del año, es decir, el valor de Aeronaves Hora Punta (AHP). Respecto al tráfico diario, se utilizará el día más ocupado del año, correspondiendo con la Aeronaves Día Punta.

#### *Campo de Vuelos:*

El criterio a utilizar en el campo de vuelos coincide con el comentado para el espacio aéreo.



*Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves:*

En este caso se dimensionará atendiendo al volumen de tráfico horario que corresponda con la hora más ocupada del año en tráfico comercial (AHPc) y con el día de mayor tráfico comercial del año (ADPc), excluyéndose para el cálculo los movimientos de Otras Clases de Tráfico.

*Edificio Terminal de Pasajeros:*

Los pasajeros hora de diseño, PHD, coinciden el Nivel de Calidad de Diseño (NCD) que corresponde al valor horario que acumula el 97,75% del tráfico total anual.  
 Los pasajeros día de diseño, PDD, coinciden con los pasajeros día tipo, PDT.

En este caso para dimensionar las distintas zonas del edificio terminal se utilizan los pasajeros hora tipo segregados por salidas y llegadas, domésticos e internacionales.

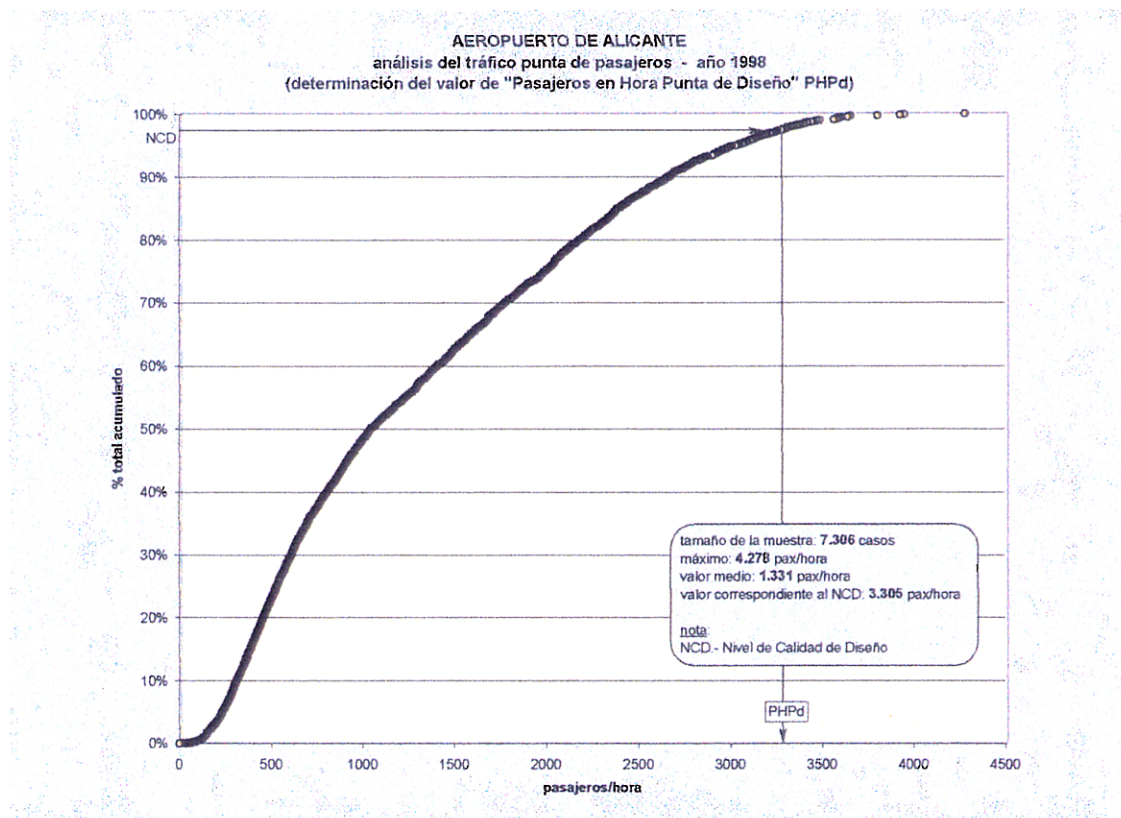
*Aparcamiento de Vehículos:*

Los pasajeros hora de diseño, PHD, coinciden con los pasajeros hora punta (máxima del año).

*Accesos:*

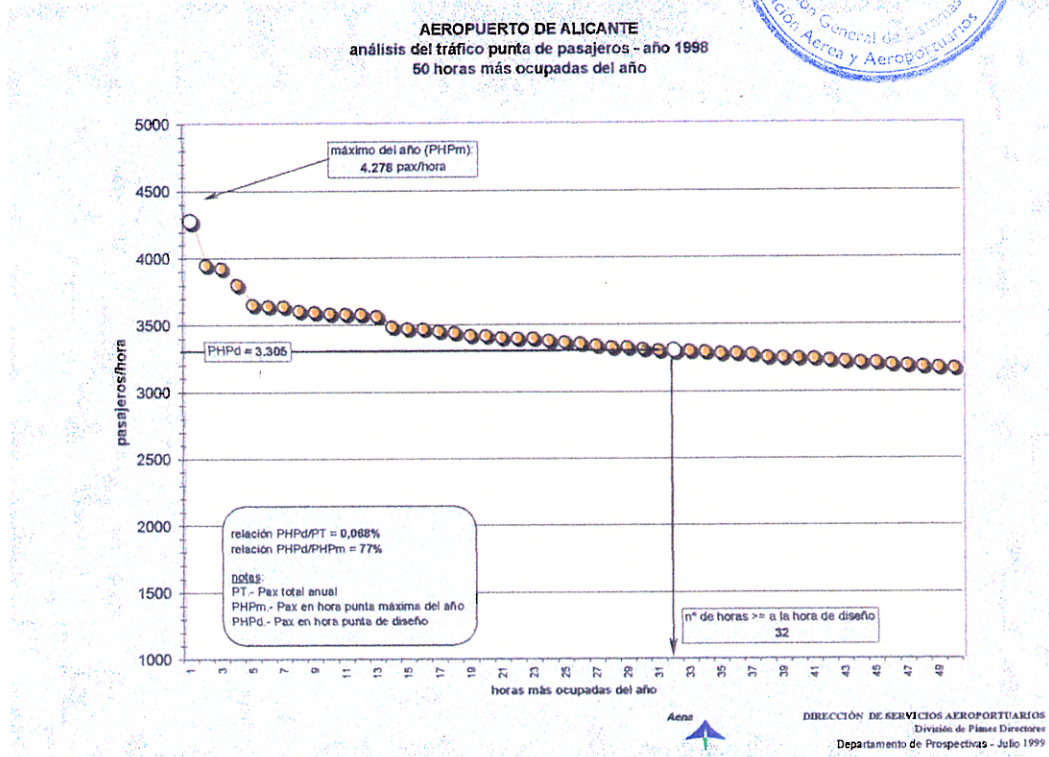
Los pasajeros hora de diseño, PHD, coinciden con los pasajeros hora punta (máxima del año).

**Gráfico 4.XII**





**Gráfico 4.XIII**



**Gráfico 4.XIV**

