

3

Evolución Previsible de la Demanda

1	Generalidades	3.1
2	Metodología para realizar la prognosis de tráfico	3.1
3	Demanda Esperada de pasajeros	3.1
	3.1 Pasajeros Comerciales	3.1
	3.2 Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos	3.2
	3.3 Pasajeros Totales	3.3
4	Demanda Esperada de Aeronaves	3.3
	4.1 Aeronaves de Aviación Comercial	3.3
	4.2 Aeronaves de Otras Clases de Tráfico	3.4
	4.3 Aeronaves Totales	3.4
	4.4 Flota de Diseño	3.5
5	Demanda Esperada de Mercancías	3.5

6	Valores de diseño y punta	3.6
6.1	Valores de Diseño	3.6
6.2	Demanda Esperada en Periodos Punta	3.7

EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA

1 Generalidades

En este documento se aborda el estudio de la demanda esperada de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías a corto, medio y largo plazo en el Aeropuerto de Burgos (Villafria), en adelante Aeropuerto de Burgos, mostrando las principales hipótesis y resultados.

Con esta previsión de demanda se identifican una serie de hitos atemporales u horizontes de tráfico ligados a los distintos volúmenes de tráfico de pasajeros y aeronaves, tanto en valores anuales como en valores horarios, que se esperan en el futuro.

De este modo, las previsiones de demanda expuestas en este documento prevén crecimientos escalonados del tráfico en tres horizontes de estudio (corto, medio y largo plazo), asociando a cada uno de ellos unos valores anuales y horarios de pasajeros, operaciones y carga determinados. Esta planificación permite cierta flexibilidad frente a posibles elementos externos económicos o sociales que pudieran producir desviaciones respecto al crecimiento anual previsto, como por ejemplo la extraordinaria situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 en 2020, a escala nacional e internacional. Por tanto, queda asegurada la validez de la planificación aeroportuaria a medio y largo plazo independientemente de las futuras contingencias y situaciones coyunturales.

Posteriormente se calcularán las necesidades de infraestructuras en cada uno de estos horizontes de planificación. Quedando en todo momento las actuaciones propuestas en el desarrollo previsible del Plan Director ligadas a la materialización de la demanda de tráfico y no a una meta temporal concreta.

2 Metodología para realizar la prognosis de tráfico

En la actualidad el aeropuerto carece de rutas comerciales regulares, por lo que la prognosis se ha realizado mediante hipótesis planteadas a partir datos de tráfico comercial registrados históricamente por las compañías que han operado en el aeropuerto durante los últimos años.

Hay que tener en cuenta que el Aeropuerto de Burgos es un aeropuerto “joven”, que comenzó a operar tráfico comercial en julio de 2008, tras una serie de actuaciones entre las que destacan la construcción del edificio terminal, un edificio multiservicios, una pista y una plataforma de estacionamiento de aeronaves.

3 Demanda Esperada de pasajeros

3.1 Pasajeros Comerciales

En la Tabla 3.1 se recogen los factores que se consideran más representativos a la hora de explicar la demanda de tráfico aéreo total previsible del aeropuerto.

Tabla 3.1.- Matriz de factores que inciden en la demanda del Aeropuerto de Burgos

Segmento	Factores
Segmento Nacional	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Estabilización de la caída del tráfico tanto en pasajeros como en operaciones a corto plazo ❖ Posibilidad de recuperar a medio plazo la ruta regular a Barcelona ❖ Posibilidad de recuperar a medio plazo rutas estacionales a destinos turísticos costeros españoles

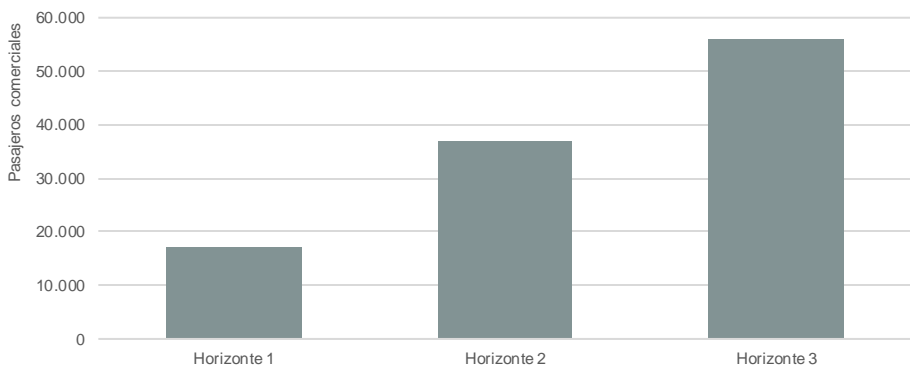
Segmento	Factores
Segmento Internacional	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Posibilidad de recuperar a medio plazo la ruta regular a París ❖ Posibilidad de recuperar a medio plazo vuelos chárter de temporada a otros destinos europeos

En la Tabla 3.1, Tabla 3.2 y en el Gráfico 3.1. que se adjuntan a continuación se hace un resumen de los valores obtenidos para los horizontes de estudio.

Tabla 3.2.- Tráfico de pasajeros comerciales por segmentos

Horizonte	Nacional	Internacional	Total Comercial
Horizonte 1	15.300	1.700	17.000
Horizonte 2	31.600	5.300	36.900
Horizonte 3	49.100	6.800	55.900

Gráfico 3.1.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros

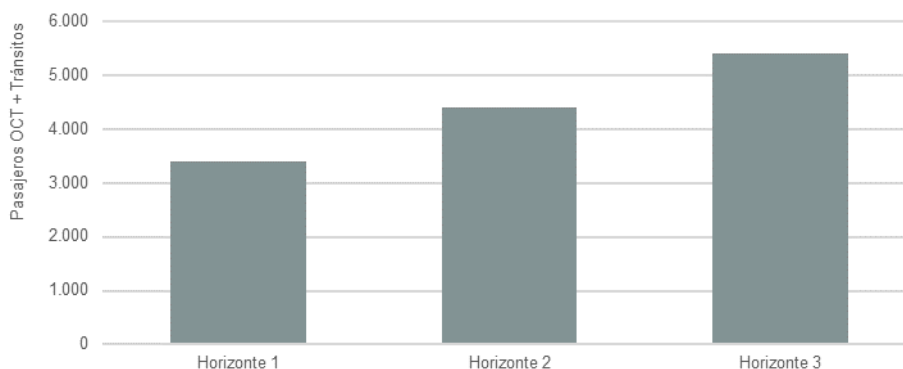


3.2 Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos

Los valores de los pasajeros OCT y tránsitos para los tres horizontes de estudio se recogen en la Tabla 3.3 y su representación en el Gráfico 3.2.

Tabla 3.3.- Pasajeros de otras clases de tráfico y tránsitos

Horizonte	OCT+Tránsitos
Horizonte 1	3.400
Horizonte 2	4.400
Horizonte 3	5.400

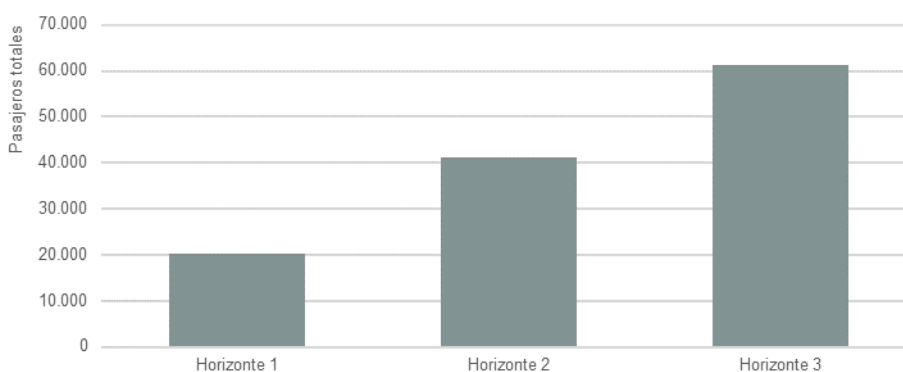
Gráfico 3.2.- Evolución de otras clases de tráfico (OCT) y tránsitos

3.3 Pasajeros Totales

Los pasajeros totales estimados resultan de sumar los comerciales, OCT y tránsitos, en la Tabla 3.4 adjunta a continuación se resumen los valores obtenidos y la representación gráfica se encuentra en el Gráfico 3.3.

Tabla 3.4.- Tráfico total de pasajeros

Horizonte	Comercial	OCT+Tránsitos	Total
Horizonte 1	17.000	3.400	20.400
Horizonte 2	36.900	4.400	41.300
Horizonte 3	55.900	5.400	61.300

Gráfico 3.3.- Evolución de los pasajeros totales

4 Demanda Esperada de Aeronaves

Como se ha explicado en el apartado anterior, los valores aquí resumidos son los obtenidos para el escenario medio. Todos los resultados se presentan redondeados, ya que son los valores redondeados los que se utilizarán para realizar los cálculos de apartados posteriores de este documento.

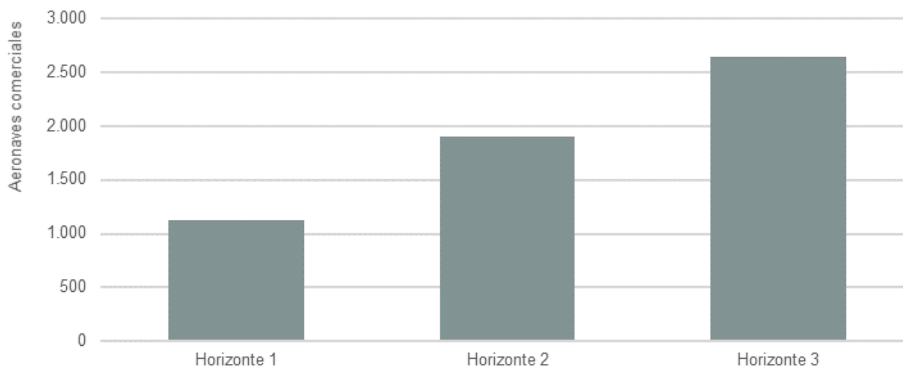
4.1 Aeronaves de Aviación Comercial

La prognosis de aeronaves para los horizontes de estudio en el escenario medio se presenta en la Tabla 3.5 y la representación gráfica en el Gráfico 3.4.

Tabla 3.5.- Tráfico comercial de aeronaves

Horizonte	Nacional	Internacional	Total Comercial
Horizonte 1	1.010	120	1.130
Horizonte 2	1.710	190	1.900
Horizonte 3	2.400	240	2.640

Gráfico 3.4.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves



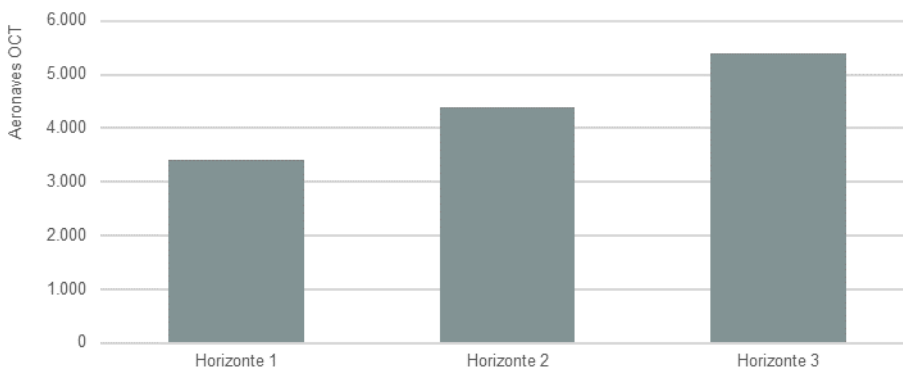
4.2 Aeronaves de Otras Clases de Tráfico

Los valores de aeronaves OCT para los horizontes estudiados se presenta en la Tabla 3.6 y se representan en forma gráfica en el Gráfico 3.5.

Tabla 3.6.- Aeronaves de otras clases de tráfico

Horizonte	OCT
Horizonte 1	1.650
Horizonte 2	2.310
Horizonte 3	2.940

Gráfico 3.5.- Evolución de aeronaves de otras clases de tráfico



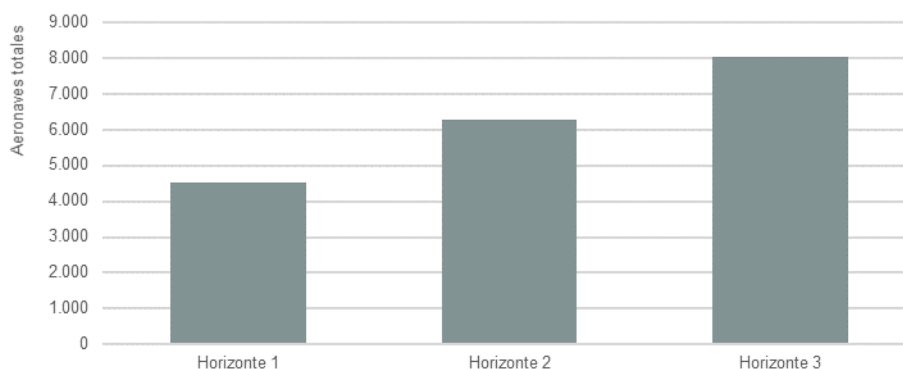
4.3 Aeronaves Totales

A continuación, en la Tabla 3.7 se presenta un resumen de las aeronaves totales (comerciales y OCT) previstas a corto, medio y largo plazo. Asimismo, se muestra el resultado gráfico en el Gráfico 3.6.

Tabla 3.7.- Aeronaves totales

Horizonte	Comercial	OCT	Total
Horizonte 1	1.130	1.650	2.780
Horizonte 2	1.900	2.310	4.210
Horizonte 3	2.640	2.940	5.580

Gráfico 3.6.- Evolución del tráfico total de aeronaves



4.4 Flota de Diseño

Se entiende por flota de diseño aquella que previsiblemente operará en el aeropuerto en el horizonte de estudio. En la Tabla 3.8 se hace una relación de las principales aeronaves previstas en el Horizonte 3 tras realizar un análisis del estado actual de la flota, su evolución histórica, la previsión de tráfico, las políticas de adquisición de aeronaves de las compañías que operan en el aeropuerto, etc.

A lo largo de 2015, la mayor parte de las operaciones comerciales, excluyendo las realizadas por parte de helicópteros, fueron realizadas por el CRJ-200. No se espera ningún cambio de la flota usuaria de este aeropuerto por lo que la flota de diseño es muy similar al de la flota que ha operado en el mismo en 2015.

Tabla 3.8.- Desglose de modelos previstos en el Horizonte 3

Tipo de Avión	%	Letra Clave	Número Clave
Canadair Regional Jet 200	62%	B	VIII
Eurocopter (MBB) Bo105	32%	-	-
Cessna Citation	1,5%	B	VIII
Resto	4,5%	-	-
Total Comercial	100%	-	-

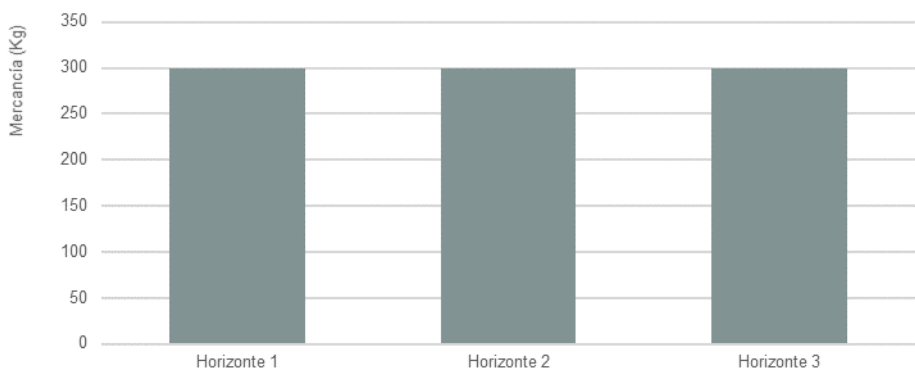
5 Demanda Esperada de Mercancías

Excepcionalmente, se han registrado valores de tráfico de mercancías en 2010, 2011 y 2014. En dichas ocasiones el volumen de carga que llegó a la instalación fue muy reducido, por lo que en la previsión de este tipo de tráfico se han propuesto valores residuales a futuro.

Tabla 3.9.- Tráfico de mercancías

Horizonte	Mercancía (kg)
Horizonte 1	300
Horizonte 2	300
Horizonte 3	300

Gráfico 3.7.- Evolución del tráfico de mercancías



6 Valores de diseño y punta

En este apartado se van a definir los valores diseño y punta para los tres horizontes de estudio.

En el Capítulo 4 de este documento se calcularán las necesidades ligadas a los valores de diseño que componen cada uno de estos horizontes, independientemente del momento en el que se alcancen, de cara a realizar una correcta planificación de las infraestructuras. En capítulos posteriores se plantearán las soluciones adecuadas a dichas necesidades.

6.1 Valores de Diseño

Para adecuar las dimensiones de las diferentes instalaciones del aeropuerto que se van a necesitar en un futuro más o menos próximo es necesario conocer los valores de diseño de pasajeros y aeronaves referidos al período de una hora. Estos valores de hora de diseño se han obtenido a partir de los valores anuales previstos en la prognosis de tráfico.

En el caso del Aeropuerto de Burgos, se realiza un análisis del tráfico por segmentos, considerando exclusivamente el segmento nacional y el segmento UE Schengen, y despreciando el segmento Schengen No UE, ya que es un tráfico residual en el aeropuerto, y no se espera que aumente en los horizontes de estudio analizados.

En la Tabla 3.10 y Tabla 3.11 y en el Gráfico 3.8 y Gráfico 3.9 se presentan los valores de diseño para los tres horizontes de estudio.

Tabla 3.10.- Valores de diseño de tráfico aéreo de pasajeros

Horizonte	PHD	PHD nacional	PHD UE Schengen
Horizonte 1	145	115	120
Horizonte 2	220	175	180
Horizonte 3	255	205	210

Gráfico 3.8.- Valores de diseño de tráfico aéreo de pasajeros

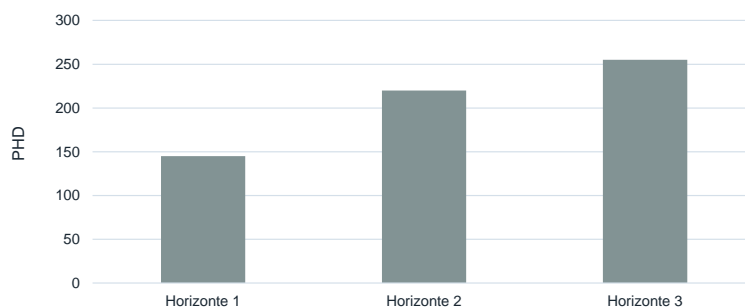
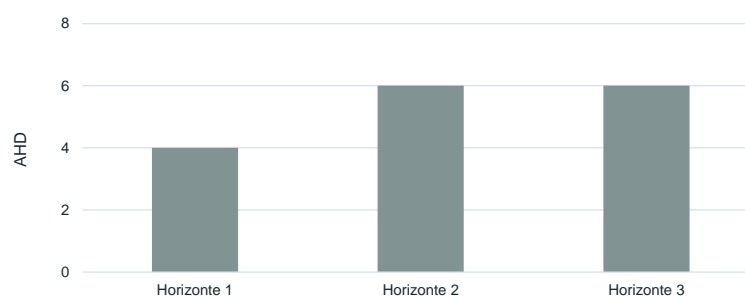


Tabla 3.11.- Valores de diseño de tráfico aéreo de aeronaves

Horizonte	AHD	AHD nacional	AHD UE Schengen
Horizonte 1	4	4	2
Horizonte 2	6	6	2
Horizonte 3	6	6	2

Gráfico 3.9.- Valores de diseño de tráfico aéreo de aeronaves



6.2 Demanda Esperada en Periodos Punta

La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en horas punta para los horizontes estudiados se presenta en la Tabla 3.12, en la Tabla 3.13 y en el Gráfico 3.10 y en el Gráfico 3.11.

Tabla 3.12.- Tráfico de pasajeros en hora punta

Horizonte	PHP
Horizonte 1	155
Horizonte 2	235
Horizonte 3	275

Gráfico 3.10.- Previsión de tráfico de pasajeros en horas punta

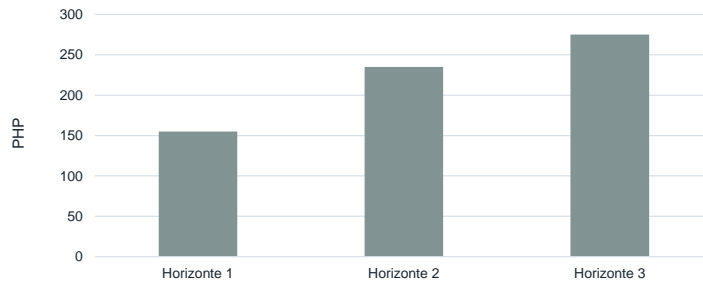
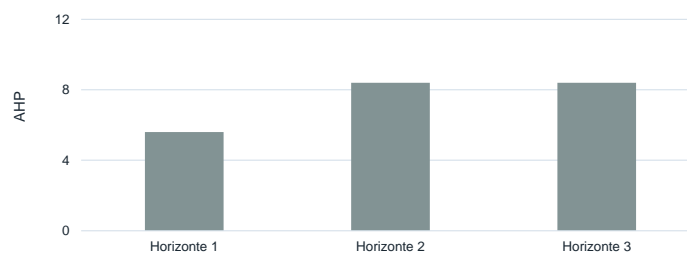


Tabla 3.13.- Tráfico de aeronaves en hora punta

Horizonte	AHP
Horizonte 1	6
Horizonte 2	8
Horizonte 3	8

Gráfico 3.11.- Previsión de tráfico aeronaves en hora punta



A continuación en la Tabla 3.14 se muestra un resumen de los valores punta y de diseño de cada uno de los horizontes estudiados.

Tabla 3.14.- Tráfico punta y de diseño

Horizonte	PHP	PHD	AHP	AHD
Horizonte 1	155	145	6	4
Horizonte 2	235	220	8	6
Horizonte 3	275	255	8	6