



**EUSKO JAURLARITZA**  
**GOBIERNO VASCO**

**Modelo de  
gestión  
aeroportuaria  
integrado  
de la  
Comunidad  
Autónoma del  
País Vasco**

**Modelo aeroportuario  
integrado de la Comunidad  
Autónoma del País Vasco.  
Diagnóstico y propuestas**



## ÍNDICE

1. Objeto .....	5
2. Abreviaturas y acrónimos .....	7
3. El modelo actual y los objetivos del nuevo modelo del sistema aeroportuario vasco.....	8
4. Caracterización del producto (el sistema aeroportuario vasco) .....	9
4.1. El aeropuerto de Bilbao .....	9
4.1.1. Situación actual.....	9
4.1.2. Situación futura .....	17
4.2. El aeropuerto de San Sebastián .....	20
4.2.1. Situación actual.....	20
4.2.2. Situación futura .....	26
4.3. El aeropuerto de Vitoria.....	29
4.3.1. Situación actual.....	29
4.3.2. Situación futura .....	36
5. Análisis del mercado potencial .....	41
5.1. El mercado potencial de la carga .....	41
5.1.1. El tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria .....	41
5.1.2. Determinación del mercado potencial en el futuro .....	46
5.2. El mercado potencial de los pasajeros .....	59
5.2.1. El tráfico de pasajeros en los aeropuertos situados en la CAPV .....	59

---

5.2.2. Determinación del mercado potencial en el futuro .....	62
5.3. Otras oportunidades de negocio .....	99

## 1. Objeto

Este documento describe el posible modelo que ayude a implementar en la Comunidad Autónoma del País Vasco una política aeroportuaria vasca basada en la complementariedad y el principio de “Un aeropuerto, tres terminales”. Sobre la base de los modelos de gestión aeroportuaria existentes, y según el diagnóstico resultante, se elabora un plan (estratégico) de negocio para el sistema aeroportuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que incluye los tres aeropuertos, en el que se estudian los siguientes aspectos:

- Propiedad, explotación, desarrollo y sistema tarifario.
- Infraestructuras, tráfico aéreo y actividades comerciales.
- Fortalezas, debilidades, oportunidades y competencia asociadas al nuevo modelo.
- Conexión de las infraestructuras aeroportuarias.
- Diseño de una autoridad de gestión del sistema aeroportuario vasco.
- Financiación del modelo.
- Programa de actuación.
- Recomendaciones para la aplicación o puesta en práctica del modelo.

Para ello, la metodología seguida bajo las directrices de la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco ha consistido en la realización de las tareas y la obtención de los resultados que se citan a continuación:

- Caracterización del Producto. El objetivo es caracterizar el producto que los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco ofrecen a sus principales clientes (pasajeros, mercancías, aeronaves), tanto en su situación actual como la prevista de futuro, con el nivel de detalle necesario para la realización de los análisis posteriores.
-

Como parte del producto se incluye el “hinterland” de las instalaciones. Para la definición del “hinterland” se van a tener en cuenta dos aspectos:

- Las variables que determinan el potencial de mercado para pasajeros y/o mercancías:
    - la población residente;
    - los visitantes (turistas y viajes de negocios);
    - el potencial industrial y logístico.
  - Los ámbitos geográficos para los que se dispone de información respecto a las variables: la ciudad, el territorio y/o la Comunidad Autónoma.
- Análisis del mercado potencial. El objetivo es triple:
    - Caracterizar el mercado potencial de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (pasajeros y mercancías).
    - Determinar los factores que resultan críticos para la captación de ese mercado.
    - Valorar la situación de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y comparar dicha situación respecto a la oferta en competencia con relación a los factores citados.
  - Análisis de otras oportunidades de negocio. Teniendo en cuenta los negocios ya existentes, se consideran nuevas oportunidades de negocio que supongan un impacto significativo.
  - Definición de Líneas de actuación. El objetivo es definir una serie de líneas de actuación, enmarcadas en un plan estratégico de negocio, hacia un modelo aeroportuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco basado en la complementariedad y el principio de “Un aeropuerto, tres terminales”, que incluirá, además, un programa de actuación y unas recomendaciones, de manera que constituyan una “hoja de ruta” para la implantación del modelo aeroportuario.
-

## 2. Abreviaturas y acrónimos

<u>Abreviatura o acrónimo</u>	<u>Significado</u>
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
AIRAC AMDT	Enmiendas de control y Regulación de la Información Aeronáutica
AVE	Alta Velocidad Española, y de forma general los trenes de alta velocidad
CAPV	Comunidad Autónoma del País Vasco
EDI	Electronic Data Interchange
EMMA	Estudios de Movilidad en el Modo Aéreo
NOTAM	Información para Aviadores
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
Pasajero	Unidad de medida del tráfico aéreo internacionalmente utilizada, que engloba a ambos sexos
VIA	Vitoria International Airport (sociedad de promoción del aeropuerto de Vitoria)

---

### 3. El modelo actual y los objetivos del nuevo modelo del sistema aeroportuario vasco

El actual modelo de gestión de los aeropuertos situados en la CAPV, todos ellos declarados de interés general del Estado, se basa en un modelo organizativo centralizado en un organismo a nivel estatal (AENA), del que dependen todos los aeropuertos españoles de interés general, a través del cual la mayoría de decisiones claves para su gestión están asimismo centralizadas al mismo nivel.

Este modelo, que tiene ciertas ventajas (el funcionamiento en red del conjunto de instalaciones aeroportuarias del Estado, el aprovechamiento de economías de escala, el sistema de subvenciones cruzada entre aeropuertos, etc.) presenta, sin embargo, algunas disfunciones que pueden tener repercusiones sobre determinados aeropuertos y regiones desde el punto de vista económico-social. Entre otras:

- Una cierta lejanía respecto al territorio y al mercado.
- Un objetivo de autofinanciación global para todo el sistema aeroportuario frente a los intereses económico-sociales de cada aeropuerto y/o territorio.
- Una determinada estandarización en la definición de servicios que no tiene en cuenta las especificidades de las instalaciones y los territorios.

Este documento describe el posible modelo que ayude a implementar en la CAPV una política aeroportuaria basada en la complementariedad y el principio de “Un aeropuerto, tres terminales”, que proporcione un sistema aeroportuario moderno, eficiente, sostenible económica y financieramente, en el que los aeropuertos que lo componen tengan definidas unas estrategias complementarias y sigan un plan estratégico común, con altos niveles de servicio y completamente integrado con el territorio, que promueva un proceso armonioso de desarrollo económico y social de la CAPV, reforzando su papel y su imagen en el arco atlántico, y que constituya una de las herramientas principales de la Comunidad para que ésta consiga su desarrollo económico, social y territorial.



## **4. Caracterización del producto (el sistema aeroportuario vasco)**

El objetivo de este capítulo es caracterizar el producto que en este momento la CAPV ofrece a sus principales clientes (pasajeros, mercancías, aeronaves), tanto en su situación actual como la prevista de futuro, con el nivel de detalle necesario para la realización de los análisis posteriores.

Se incluye en este apartado el “hinterland” como parte del producto que realmente hace atractivo a las compañías el uso del aeropuerto, y otros elementos que, no siendo un producto directo sobre el cliente, resultan fundamentales en su definición.

Los elementos que han sido ya tratados en las partes 1 y 2 del presente Estudio no se repetirán de nuevo ahora, recogiendo en su caso la mención concreta a dichas partes.

### **4.1. El aeropuerto de Bilbao**

#### **Situación actual**

##### **4.1.0.1. Infraestructuras y equipos**

Las características de las infraestructuras y equipos del aeropuerto de Bilbao han sido detalladas en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”.

##### **4.1.0.2. Operativa**

Las características de la pista del aeropuerto permiten operar a las aeronaves hasta un alcance típico de 2000 NM con la carga de pago completa.

El horario actual es desde las 06:30 hasta las 01:00 del día siguiente, hora local, más 70 minutos con permiso previo 30 minutos antes de la hora de cierre (Fuente: AIP de fecha 6 de febrero de 2014, corregido por la NOTAM B0598/14).

##### **4.1.0.3. Control del tráfico aéreo**

---

Respecto al tráfico aéreo, y tal como se ha indicado en la Parte 1 “Análisis normativo del sector aeroportuario”, la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Existen, sin embargo, algunos servicios de control que se prestan a nivel de aeropuerto, como son los asociados a la operación en las fases de aproximación, despegue y rodaje en tierra. En cualquier caso, se trata de una materia reservada en exclusiva al Estado, sin posibilidad de dar entrada a las comunidades autónomas.

#### **4.1.0.4. Servicios aéreos**

En la temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de Bilbao ha tenido programados vuelos comerciales de pasajeros con casi una treintena de destinos. De estos destinos, prácticamente la mitad (15) son destinos nacionales, siendo el resto destinos europeos. Los aeropuertos más lejanos son los situados en las Islas Canarias, en los destinos nacionales, y el aeropuerto de Estambul, en los destinos internacionales.

#### **4.1.0.5. Servicios no aéreos al pasajero**

El aeropuerto de Bilbao cuenta con:

- Tiendas de alimentación, “Duty Free”, moda-complementos y prensa.
- Cuatro servicios de restauración, desde comida rápida a restaurantes de cocina selecta, pasando por bares y cafeterías.
- Un área de recreo para niños.
- Servicio para personas con movilidad reducida.
- Cajeros automáticos.
- Servicio WIFI.
- Dos puntos de información y un punto de encuentro.

- Oficinas de alquiler de coches.

#### **4.1.0.6. Servicios a las aeronaves, a los pasajeros y a la carga**

El “handling” aeroportuario está ofrecido por dos agentes: IBERIA y Groundforce.

#### **4.1.0.7. Servicios a residentes en el “hinterland”**

El aeropuerto de Bilbao cuenta con:

- Una Escuela Aeronáutica (FLYBAI) donde se imparten cursos y se ofrecen servicios de:
  - Pilotaje (piloto privado, vuelo nocturno, piloto comercial de líneas aéreas; instructor de vuelo).
  - Mantenimiento de aeronaves.
  - Servicios aéreos (fotografía, publicidad, excursiones, asesoría aeronáutica).

#### **4.1.0.8. Tarifas**

En general, para la definición de tarifas el aeropuerto de Bilbao se integra en un grupo de aeropuertos de tamaño medio, con comportamiento estacional (aeropuertos insulares) y no estacional (aeropuertos peninsulares). En este grupo aparecen también: Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia.

---

Tabla 1. Tarifas en el aeropuerto de Bilbao.

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía de Tarifas 2014 de AENA)

AEROPUERTO DE BILBAO		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
<b>PRESTACIONES PATRIMONIALES</b>		
ATERRIZAJE Y SERVICIOS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	7,009 €/Tn	
Incremento clasificación acústica aeronave	Entre 0-140%	En función de la clasificación de la aeronave
Entrenamiento y Escuela	5,110 €/Tn	
Fuera Horario Operativo	31,106 €/Tn	
<b>PASAJEROS , PMRS Y SEGURIDAD</b>		
Vuelos EEE e Internacionales	5,54 €/pasajeros	
Tasa de Seguridad Aérea	0,58 €/pasajero	
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	0,067 €/Tm*15 minutos	
USO DE PASARELAS TELESCÓPICAS	25,477 €/Tm*15 minutos	
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS	0,018 €/Kg mercancía	
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	Entre 0,0042 y 0,0072 €/litro	En función del tipo de combustible
<b>ASISTENCIA EN TIERRA</b>		
A la aeronave	Entre 14,94 y 24,90 €/aeronave	En función de si se trata de EEE o Internacional
Al pasajero	0,0438 €/pasajero	
<b>HANDLING</b>		
Vuelo pasajeros	Entre 31,55 y 4.527 €	
Vuelo mixto	Entre 34,36 y 4931 €	Dependen de la clase de Aeronave
Vuelo carguero	Entre 34,02 y 4.882 5	
Escala Técnica	Entre 15,47 y 2219 €	

<b>AEROPUERTO DE BILBAO</b>		
<b>SERVICIO</b>	<b>TARIFA</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
<b>PRIVADOS</b>		
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS	<a href="http://www.aena-aeropuertos.es">www.aena-aeropuertos.es</a>	En función del tipo de aparcamiento
<b>MOSTRADORES DE FACTURACIÓN</b>		
Con transportador Báscula	1482,76 €/mes/mostrador	ó 15,78 €/hora
Con cinta / sin báscula	424,85 €/mes/mostrador	ó 9,19 €/hora
Sin cinta	37,92 €/mes/mostrador	
<b>MAQUINAS DE FACTURACIÓN AUTOMÁTICA</b>		
Propiedad de las compañías o agentes	210,72 €/mes/máquina	
Propiedad de AENA	Entre 380 y 2100 €/mes/máquina	En función de exclusividad o compartición
<b>OFICINAS, LOCALES Y MOSTRADORES COMERCIALES</b>		
Oficinas y Locales preferentes	21,41 €/mes/m <sup>2</sup>	
Oficinas y locales no preferentes	16,59 €/mes/m <sup>2</sup>	
Mostradores Comerciales	47,41 €/mes/m <sup>2</sup>	ó 2,47 €/m <sup>2</sup> /hora
<b>TERRENOS Y SUPERFICIES PAVIMENTADAS</b>		
Superficies pavimentadas	0,701 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos urbanizados	1,92 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos no urbanizados	0,87 €/mes/m <sup>2</sup>	
<b>HANGARES, ALMACENES GRALES Y ESPECIALES</b>		
Hangares y almacenes normales	Entre 10,70 y 8,77 €/mes/m <sup>2</sup>	En función de la categoría (1 <sup>a</sup> ó 2 <sup>a</sup> )
Almacenes Especiales	27,39 €/mes/m <sup>2</sup>	
<b>ALBERGUE DE AERONAVES</b>		
SISTEMA DE ENERGÍA A 400 HZ	Entre 6,45 y 11,035 €/15 min	En función de peso de la Aeronave
SERVICIO CONTRA INCENDIOS	140,70 €/servicio	más productos empleados
USO SALAS VIP	Entre 21,07 y 11,22 €/uso	en función del Rango utilización
<b>FILMACIONES Y GRABACIONES CINEMATOGRAFICAS</b>		
Filmaciones	800 €/hora	
Reportajes	190 €/hora	
<b>SOPORTES PUBLICITARIOS</b>		
Terminal Nacional	Entre 176 y 463 €/mes	En función del tipo de soporte
Terminal Internacional	Entre 278 y 584 €/mes	En función del tipo de soporte
Vallas	27,80 €/m <sup>2</sup> /mes	
<b>OTRAS UTILIZACIONES DEL RECINTO AERONÁUTICO</b>		
TELECOMUNICACIONES	246,77 €/Ha	
Facilitación de la Instalación (voz o datos)	Entre 32 y 1800 €	Algunos son mensuales y otros por

AEROPUERTO DE BILBAO		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
		servicio
Alquiler de equipos	Entre 10 y 443,77 €	Algunos son mensuales y otros por servicio
<b>EXPLORACIONES COMERCIALES</b>		
Instalación y explotación de aparatos expendedores automáticos		Estos servicios se rigen por acuerdos contractuales
Instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios		
Utilización de zonas e instalaciones de publicidad		
Tiendas libres de impuestos		
Bares y restaurantes		
Oficinas bancarias		
Máquinas expendedoras		
Coches de alquiler		
Ventas al por menor		
Telefonía móvil		
Otras concesiones		

#### 4.1.0.9. Accesibilidad

Las distancias y tiempos entre el aeropuerto de Bilbao y las capitales del País Vasco son las siguientes:

Tabla 2. *Tiempos y distancias entre el aeropuerto de Bilbao y las capitales vascas.*  
(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía Michelin)

Capital	Tiempo	Distancia
Bilbao	21 minutos	15 km
Donostia - San Sebastián	1 hora 17 minutos	100 km
Vitoria-Gasteiz	1 hora 14 minutos	77 km

El aeropuerto dispone de aparcamiento para los vehículos en sus dos versiones:

- Aparcamiento en el propio aeropuerto.
- Dos aparcamientos “low-cost” en el “hinterland” del aeropuerto, gestionados por dos empresas (GOPARK y EASYPARK BILBAO).

El aeropuerto de Bilbao está conectado mediante transporte público colectivo con las capitales de los tres territorios históricos. El transporte está concesionado a diversas compañías de transporte:

- Autobús Bilbao Termibus - Aeropuerto de Bilbao (Bizkaibus).
- Autocar Vitoria - Bilbao Termibus (La Unión) + Autobús Bilbao Termibus - Aeropuerto de Bilbao (Bizkaibus).
- Autocar Donostia - San Sebastián - Zarautz a demanda - Aeropuerto de Bilbao, directo (Pesa).
- Autocar Arrasate - Bergara - Eibar - Aeropuerto de Bilbao, directo (Pesa).

Existe un servicio de taxis. No existe conexión del aeropuerto a través de ferrocarril.

#### **4.1.0.10. Sistema de promoción**

Actualmente, existe una sociedad para la promoción del aeropuerto, BILBAO AIR, (<http://www.bilbaoair.com>), en la que participan la Cámara de Comercio de Bilbao, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y los Ayuntamientos de Derio, Erandio, Loiu, Sondika y Zamudio.

Los objetivos de la sociedad son:

---

- Hacer del aeropuerto de Bilbao, un aeropuerto regional de carácter internacional, incrementando el número de vuelos al extranjero con la apertura de nuevas líneas y reforzando las líneas existentes a destinos turísticos.
- Optimizar la señalización y comunicación de accesos al aeropuerto.
- Mejorar la calidad de vida y apoyar la generación de empleo en los municipios de la zona.
- Colaborar en la optimización del aprovechamiento de las infraestructuras del aeropuerto.
- Incrementar el desarrollo turístico de toda la Cornisa Cantábrica.

#### 4.1.0.11. Estructura de la propiedad

Con relación a la propiedad de las instalaciones, la administración y explotación de las instalaciones de los aeropuertos de interés general (y por tanto del aeropuerto de Bilbao) son actualmente de titularidad estatal.

#### 4.1.0.12. “Hinterland” aeroportuario

De acuerdo con el Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano, el área (funcional) de Bilbao cuenta con 900.000 residentes, 350.000 en la propia ciudad de Bilbao. El territorio histórico de Bizkaia, por su parte, cuenta con 1.158.000 habitantes.

Según datos de EUSTAT, el área metropolitana de Bilbao recibió 932.000 visitantes en 2013, de los que 729.000 fueron para la ciudad de Bilbao. Al territorio histórico de Bizkaia llegaron 1.145.000 visitantes, de los que el 36% (411.000 visitantes) eran extranjeros. Bilbao cuenta con el Museo Guggenheim como importante foco de atracción con alrededor de un millón de visitantes anuales.

Por otra parte, y de acuerdo con datos de IBERINFORM, el País Vasco cuenta casi con un 7% de las 5.000 empresas españolas más importantes del Estado, que son las que generan un mayor número de viajes de negocios entre la sede social y el resto de localizaciones de la empresa, y entre la sede social y otras empresas. A éstas habría que sumar las delegaciones de empresas de



ámbito nacional e internacional localizadas en la Comunidad. Bizkaia es el territorio que recoge, con diferencia, mayor proporción de este tejido empresarial.

En cuanto a oferta para ferias y congresos, Bilbao cuenta con importantes instalaciones como el Bilbao Exhibition Center y el Palacio de Congresos y de la Música.

En la logística de mercancías, Bilbao cuenta con el puerto de mercancías más importante del Cantábrico, y con el centro logístico de Aparkabisa, situado a 20 minutos por carretera del aeropuerto de Bilbao, y bien conectado con las instalaciones portuarias.

### **Situación futura**

#### **4.1.1.1. Infraestructuras y equipos**

Tal como ya ha quedado indicado en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”, el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao fue aprobado con fecha 17/07/2001. El tiempo transcurrido desde entonces es moderadamente superior al plazo de 8 años estipulado para la actualización, por lo que debería ser actualizado.

En cualquier caso, la mayoría de actuaciones contempladas en el Plan Director han sido ya realizadas en este momento, a excepción de las siguientes:

- Urbanización del área definida al norte de la pista 12-30.
- Adaptación del aeropuerto a aproximación instrumental de precisión de cat. III.
- Elaboración de un Estudio del Conjunto del Espacio Aéreo de la Zona Norte.

#### **4.1.1.2. Accesibilidad**

Desde el punto de vista de accesibilidad, el principal cambio previsto en los próximos años será la aparición de la conexión ferroviaria de alta velocidad “Y vasca”, que conectará todas las capitales vascas entre sí y, en general, con el resto de la red de Alta Velocidad Española (AVE).

---

La nueva “Y vasca” va a suponer unos tiempos de viaje muy competitivos respecto al avión en algunas relaciones, si se realiza la comparación en términos de cadena de transporte total entre centro de ciudades, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 3. *Tiempos entre Bilbao y Barcelona / Madrid: Comparación Avión-AVE.*

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía Michelin y <http://vuelo-duracion.com/>)

Trayecto	Avión (*)	AVE (**)
Bilbao - Madrid	137 minutos	98 minutos
Bilbao - Barcelona	150 minutos	148 minutos

(\*) Se considera un tiempo de 30 minutos entre el aeropuerto y el centro de la ciudad (Barcelona y Madrid), 25 minutos entre Bilbao y el aeropuerto y una llegada con 30 minutos de antelación al aeropuerto. En realidad, para comparar este tiempo con el del AVE, los 30 minutos de antelación deberían ser 60 pues la percepción del tiempo de espera suele ser del doble con relación al tiempo de viaje, aunque aquí no se ha considerado.

(\*\*) Velocidad media estimada para el AVE: 250 km/hora.

Por otro lado, el Plan Territorial Ferroviario en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano propone la creación de una línea de ancho métrico Aeropuerto - Casco Viejo asociada al servicio regional de EUSKOTREN.

#### 4.1.1.3. “Hinterland” aeroportuario

En lo que respecta a la situación futura del “hinterland”:

- El Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano no considera para los próximos años, en su escenario más probable, un incremento notable de la población del Área Metropolitana, si bien es cierto que se prevén algunos cambios relativos al interno de la propia Área.
- Aunque no se dispone de previsiones concretas con relación al turismo de Bilbao y Bizkaia, cabe mencionar los datos y aspectos siguientes:
  - Estrategia 20BI es el nombre del proyecto impulsado por Bilbao Turismo para mejorar el posicionamiento de la capital vizcaína como destino preferente, promover la internacionalización de su marca, acceder a nuevos mercados y desarrollar una

industria competitiva que dinamice la actividad económica de la ciudad. En el campo concreto de los cruceros -normalmente bastante ligado a los tráficos aéreos-, se espera para los próximos años un crecimiento en torno al 25%.

- El Gobierno Vasco ha presentado el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, con el que se prevé llegar al final del citado período a los cuatro millones de visitantes. Para ello, el Plan pretende conseguir un desarrollo turístico basado en la innovación, alta productividad y eficiencia del sector, servicios avanzados y estrategias únicas de alcance global. Una marca fuerte que a través de mercados prioritarios y secundarios llegará a los perfiles de viajeros y viajeras que nos interesan. El Plan intenta posicionarse sobre tres mercados geográficos prioritarios: Alemania, Gran Bretaña y Francia, tres mercados geográficos secundarios: Estados Unidos, países nórdicos e Italia, y, principalmente, un tipo de visitante: el descubridor+cultural. Con relación al transporte, entre sus líneas de actuación, el Plan señala: generar un entorno de colaboración con AENA y las sociedades de promoción de los aeropuertos situados en la CAPV; garantizar la accesibilidad y conectividad del destino.
  - El Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del País Vasco señala, como actuaciones más relevantes a llevar a término (o estudiar en su caso), dentro del desarrollo de nuevas actividades económicas y/o logísticas, aquellas en las inmediaciones de las instalaciones aeroportuarias:
    - El desarrollo de una zona para actividades económicas y logísticas al norte de la terminal aeroportuaria, para la ampliación de Aparkabisa.
    - La creación de un centro de distribución local en el área de Loiu.
    - La ordenación de tres áreas en la zona de Txorierri:
      - Reserva Estratégica de Aretxalde (Lezama): Área industrial y polígono para actividades del transporte.
      - Área de Deurikas: Ampliación del actual Parque Tecnológico de Zamudio en Derio.
-

- Área de Aresti: Ampliación del actual Parque Tecnológico de Zamudio en Zamudio.

Otras actuaciones importantes previstas en el territorio son las siguientes:

- El desarrollo del puerto exterior y la creación de una zona de actividades logísticas asociada.
- Creación de un centro de distribución regional en alguna zona próxima a Bilbao.
- Creación de centros de distribución local de apoyo en las áreas de Bermeo y Durango.

## 4.2. El aeropuerto de San Sebastián

### Situación actual

#### 4.2.0.1. Infraestructuras y equipos

Las características de las infraestructuras y equipos del aeropuerto de San Sebastián han sido detalladas en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”.

#### 4.2.0.2. Operativa

Las características de la pista del aeropuerto permiten operar a las aeronaves hasta un alcance típico de 1000 NM con la carga de pago completa.

El horario actual es desde las 07:30 hasta las 21:30 hora local, más 0,5 horas con permiso previo, sólo para aviación comercial, otros horarios previa petición (Fuente: AIP de fecha 6 de febrero de 2014).

#### 4.2.0.3. Control del tráfico aéreo

Respecto al tráfico aéreo, la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Existen, sin embargo, algunos servicios de control que se prestan a nivel de aeropuerto, como son los asociados a la operación en las fases de aproximación, despegue y rodaje en tierra. En cualquier caso, se trata de una materia reservada en exclusiva al Estado, sin posibilidad de dar entrada a las comunidades autónomas.

#### **4.2.0.4. Servicios aéreos**

En la temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de San Sebastián ha tenido programadas conexiones de tráfico comercial de pasajeros con los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas y Tenerife Sur.

#### **4.2.0.5. Servicios no aéreos al pasajero**

El aeropuerto de San Sebastián cuenta con:

- Bazar-tienda con objetos de regalo, alimentación y prensa.
- Una cafetería y un restaurante.
- Cajero automático.
- Un punto de información con paneles fijos y móviles.
- Una sala de conferencias y reuniones.
- Oficinas de alquiler de coches.

#### **4.2.0.6. Servicios a las aeronaves, a los pasajeros y a la carga**

El “handling” aeroportuario está ofrecido por IBERIA.

#### **4.2.0.7. Servicios a residentes en el “hinterland”**

El aeropuerto de San Sebastián cuenta con una escuela de formación de pilotos (EASYFLYERS).

#### **4.2.0.8. Tarifas**

---

En general, para la definición de tarifas el aeropuerto de San Sebastián se integra en el grupo de aeropuertos de tamaño más pequeño. En este grupo aparecen también: Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuarto Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, Son Bonet, Pamplona, Torrejón, Vitoria y Valladolid.

Tabla 4. Tarifas en el aeropuerto de San Sebastián.

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía de Tarifas 2014 de AENA)

AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
<b>PRESTACIONES PATRIMONIALES</b>		
ATERRIZAJE Y SERVICIOS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	2,8427 €/Tn	
Incremento clasificación acústica aeronave	0%	En función de la clasificación de la aeronave
Entrenamiento y Escuela	4,036 €/Tn	
Fuera Horario Operativo	31,106 €/Tn	
<b>PASAJEROS , PMRS Y SEGURIDAD</b>		
Vuelos EEE e Internacionales	2,60 €/pasajeros	
Tasa de Seguridad Aérea	0,58 €/pasajero	
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	0,898 €/Tm*día	
USO DE PASARELAS TELESCÓPICAS	25,477 €/Tm*15 minutos	
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS	0,018 €/Kg mercancía	
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	Entre 0,0042 y 0,0072 €/litro	En función del tipo de combustible
<b>ASISTENCIA EN TIERRA</b>		
A la aeronave	Entre 5,98 y 9,96 €/aeronave	En función de si se trata de EEE o Internacional
Al pasajero	0,0438 €/pasajero	
<b>HANDLING</b>		
Vuelo pasajeros	Entre 31,55 y 4.527 €	
Vuelo mixto	Entre 34,36 y 4931 €	Dependen de la clase de Aeronave
Vuelo carguero	Entre 34,02 y 4.882 5	
Escala Técnica	Entre 15,47 y 2219 €	

<b>AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN</b>		
<b>SERVICIO</b>	<b>TARIFA</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
<b>PRIVADOS</b>		
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS	<a href="http://www.aena-aeropuertos.es">www.aena-aeropuertos.es</a>	En función del tipo de aparcamiento
<b>MOSTRADORES DE FACTURACIÓN</b>		
Con transportador Báscula	1263,27,76 €/mes/mostrador	ó 15,78 €/hora
Con cinta / sin báscula	158,15 €/mes/mostrador	ó 9,19 €/hora
Sin cinta	14,04 €/mes/mostrador	
<b>MAQUINAS DE FACTURACIÓN AUTOMÁTICA</b>		
Propiedad de las compañías o agentes	105,32 €/mes/máquina	
Propiedad de AENA	Entre 380 y 2100 €/mes/máquina	En función de exclusividad o compartición
<b>OFICINAS, LOCALES Y MOSTRADORES COMERCIALES</b>		
Oficinas y Locales preferentes	15,60 €/mes/m <sup>2</sup>	
Oficinas y locales no preferentes	10,70 €/mes/m <sup>2</sup>	
Mostradores Comerciales	19,20 €/mes/m <sup>2</sup>	ó 2,47 €/m <sup>2</sup> /hora
<b>TERRENOS Y SUPERFICIES PAVIMENTADAS</b>		
Superficies pavimentadas	0,701 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos urbanizados	0,56 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos no urbanizados	0,21 €/mes/m <sup>2</sup>	
<b>HANGARES, ALMACENES GRALES Y ESPECIALES</b>		
Hangares y almacenes normales	Entre 3,86 y 3,41 €/mes/m <sup>2</sup>	En función de la categoría (1 <sup>a</sup> ó 2 <sup>a</sup> )
Almacenes Especiales	15,65 €/mes/m <sup>2</sup>	
ALBERGUE DE AERONAVES	0,3601 €/DIA/m <sup>2</sup>	
SISTEMA DE ENERGÍA A 400 HZ	Entre 6,45 y 11,035 €/15 min	En función de peso de la Aeronave
SERVICIO CONTRA INCENDIOS	140,70 €/servicio	más productos empleados en función del Rango utilización
USO SALAS VIP	-	
<b>FILMACIONES Y GRABACIONES CINEMATOGRAFICAS</b>		
Filmaciones	650 €/hora	
Reportajes	150 €/hora	
<b>SOPORTES PUBLICITARIOS</b>		
Terminal Nacional	Entre 176 y 463 €/mes	En función del tipo de

AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
		soporte
Terminal Internacional	-	En función del tipo de soporte
Vallas	27,80 €/m <sup>2</sup> /mes	
OTRAS UTILIZACIONES DEL RECINTO AERONÁUTICO	246,77 €/Ha.	
TELECOMUNICACIONES		
Facilitación de la Instalación (voz o datos)	Entre 32 y 1800 €	Algunos son mensuales y otros por servicio
Alquiler de equipos	Entre 10 y 443,77 €	Algunos son mensuales y otros por servicio
EXPLORACIONES COMERCIALES		
Instalación y explotación de aparatos expendedores automáticos		
Instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios		
Utilización de zonas e instalaciones de publicidad		
Tiendas libres de impuestos		Estos servicios se rigen por acuerdos contractuales
Bares y restaurantes		
Oficinas bancarias		
Máquinas expendedoras		
Coches de alquiler		
Ventas al por menor		
Telefonía móvil		
Otras concesiones		

#### 4.2.0.9. Accesibilidad

Las distancias y tiempos entre el aeropuerto de San Sebastián y las capitales del País Vasco son las siguientes:



Tabla 5. *Tiempos y distancias entre el Aeropuerto de San Sebastián y las capitales vascas.*  
(Fuente: *Elaboración propia a partir de la Guía Michelin*)

Capital	Tiempo	Distancia
Bilbao	1 hora 30 minutos	119 km
Donostia-San Sebastián	28 minutos	21 km
Vitoria-Gasteiz	1 hora 40 minutos	120 km

El aeropuerto dispone de aparcamiento para los vehículos en el propio aeropuerto.

El aeropuerto de San Sebastián está conectado mediante transporte público colectivo con el centro de San Sebastián mediante una línea explotada por la empresa Lurraldebus, con frecuencia horaria, y con Irún mediante otra línea con una frecuencia de 30 minutos aproximadamente. No existen conexiones directas con el resto de capitales del País Vasco.

Existe un servicio de taxis. No existe conexión del aeropuerto a través de ferrocarril.

#### **4.2.0.10. Sistema de promoción**

Actualmente, existe una sociedad para la promoción del aeropuerto, Sociedad promotora del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián Ortzibia, S.L., (<http://www.ortzibia.com>), en la que participan el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, la Cámara de Comercio de Gipuzkoa y los Ayuntamientos de Hondarribia, Irun y Donostia-San Sebastián.

El objetivo de la sociedad es el impulso de acciones orientadas tanto a la mejora y modernización del aeropuerto como a la promoción del mismo, al objeto de conseguir una infraestructura acorde a las necesidades de una sociedad moderna, pujante e innovadora como la guipuzcoana.

#### **4.2.0.11. Estructura de la propiedad**

Con relación a la propiedad de las instalaciones y de acuerdo con lo indicado en la Parte 1 “Análisis normativo del sector aeroportuario”, la administración y explotación de las instalaciones de los aeropuertos de interés general son actualmente de titularidad estatal.

#### **4.2.0.12. “Hinterland” aeroportuario**

En el año 2011, la población de Gipuzkoa era de 705.000 personas, de las que 186.000 (26%) estaban en la capital Donostia-San Sebastián. Considerando la realidad funcional, el área metropolitana de Donostialdea (la comarca de Donostia-San Sebastián) integraría unas 400.000 personas, lo que supondría un 56% del total del territorio.

Según datos de EUSTAT, el área metropolitana de Donostia-San Sebastián recibió 558.000 visitantes en 2013, de los que 495.000 fueron para la ciudad de Donostia-San Sebastián. Al territorio histórico de Gipuzkoa llegaron 882.0000 visitantes, de los que el 41% (365.000 visitantes) eran extranjeros.

En cuanto a oferta para ferias y congresos, Donostialdea cuenta como más importantes instalaciones con el Palacio de Congresos del Kursaal y la Feria de Ficoba.

Respecto a la logística de mercancías, hay que destacar en la frontera entre España y Francia:

- El centro intermodal Irún-Hendaya.
- El Centro Logístico y de Transporte de Zaisa, cerca del aeropuerto de San Sebastián, así como en las proximidades del aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne y del puerto de Pasajes.

### **Situación futura**

#### **4.2.1.1. Infraestructuras y equipos**

Como ya ha quedado indicado en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”, el Plan Director del aeropuerto de San Sebastián fue aprobado con fecha 13/jul/2006. El tiempo transcurrido desde la aprobación del plan director vigente, siete años, hace que, en principio, éste aún mantenga su actualidad.

De las actuaciones planteadas, en principio en estos momentos únicamente dos quedan en el aire:

- El diseño de nuevos procedimientos en el espacio aéreo que eliminen la dependencia entre llegadas por la pista 22 y salidas por la pista 04 y que limita la capacidad actual del aeropuerto.
- El desplazamiento de los extremos de pista 150 metros hacia el interior de la pista y la construcción de plataformas de viraje en los nuevos umbrales. Tras haber sido objeto de controversia durante los últimos años, AENA ha informado en su carta de fecha 22/dic/2013 que la longitud de la pista del aeropuerto de San Sebastián no será modificada respecto a la que tiene actualmente, de 1.745 m.

#### 4.2.1.2. Accesibilidad

Desde el punto de vista de accesibilidad, el principal cambio previsto en los próximos años será la aparición de la conexión ferroviaria de alta velocidad “Y vasca”, que conectará todas las capitales vascas con Madrid y, en general, con el resto de la red de Alta Velocidad Española (AVE).

La nueva “Y vasca” va a suponer unos tiempos de viaje muy competitivos respecto al avión en algunas relaciones, si se realiza la comparación en términos de cadena de transporte total entre centro de ciudades, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 6. *Tiempos entre Donostia-San Sebastián y Barcelona / Madrid: Comparación Avión-AVE.*  
(Fuente: *Elaboración propia a partir de la Guía Michelin y <http://vuelo-duracion.com/>*)

Trayecto	Avión (*)	AVE (**)
Donostia-San Sebastián -- Madrid	143 minutos	108 minutos
Donostia-San Sebastián -- Barcelona	147 minutos	124 minutos

(\*) Se considera un tiempo de 30 minutos entre el aeropuerto y el centro de la ciudad (Barcelona y Madrid), 28 minutos entre Donostia-San Sebastián y el aeropuerto y una llegada con 30 minutos de antelación al aeropuerto. En realidad, para comparar este tiempo con el del AVE, los 30 minutos de antelación deberían ser 60 pues la percepción del tiempo de espera suele ser del doble con relación al tiempo de viaje, aunque aquí no se ha considerado.

(\*\*) Velocidad media estimada para el AVE: 250 km/hora.

Por otra parte, el Plan Territorial Parcial de Donostia-San Sebastián indica lo siguiente: *En una óptica integral de desarrollo sostenible, la creación de un servicio público de lanzadera de conexión directa, según modo a definir, entre la estación de cercanías de Irún y el Aeropuerto, entendiéndose en todo caso que esta solución no tiene que supeditarse a la hipotética extensión hasta el Aeropuerto, o incluso hasta Hondarribia, de una infraestructura ferroviaria de cercanías.*

#### 4.2.1.3. “Hinterland” aeroportuario

En lo que respecta a la situación futura del “hinterland”:

- Según datos del INE Español, para los próximos 20 años, se espera un estancamiento (en realidad, una ligera reducción) del número de residentes en la CAPV. Se considerará pues que en el caso de Gipuzkoa y Donostia-San Sebastián se mantendrán las poblaciones en los próximos años.
- Aunque no se dispone de previsiones concretas con relación al turismo de Donostia-San Sebastián y Gipuzkoa, cabe mencionar los datos y aspectos siguientes:
  - San Sebastián Turismo está desarrollando (a partir de 2013) una estrategia basada en dos ejes fundamentales: la internacionalización y la comercialización de paquetes turísticos, con el objetivo final de profundizar en la desestacionalización.
  - El Gobierno Vasco ha presentado el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, con el que se prevé llegar al final del citado período a los cuatro millones de visitantes. Para ello, el Plan pretende conseguir un desarrollo turístico basado en la innovación, alta productividad y eficiencia del sector, servicios avanzados y estrategias únicas de alcance global. Una marca fuerte que a través de mercados prioritarios y secundarios llegará a los perfiles de viajeros y viajeras que nos interesan. El Plan intenta posicionarse sobre tres mercados geográficos prioritarios: Alemania, Gran Bretaña y Francia, tres mercados geográficos secundarios: Estados Unidos, países nórdicos e

Italia, y un tipo de visitante: el descubridor+cultural. Con relación al transporte, entre sus líneas de actuación, el Plan señala: generar un entorno de colaboración con AENA y las sociedades de promoción de los aeropuertos situados en la CAPV; garantizar la accesibilidad y conectividad del destino.

- Si bien el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del País Vasco en vigor reconoce la dificultad para obtener suelo en condiciones en Gipuzkoa, para el desarrollo de nuevas actividades económicas y/o logísticas, los diversos Planes en vigor indican como actuaciones más relevantes a llevar a término (o estudiar en su caso) en las inmediaciones de las instalaciones aeroportuarias, las siguientes:
  - Parque empresarial y deportivo de Zubieta.
  - Polígono de actividades en la zona de Zaldunborda.
  - El desarrollo del corredor logístico-industrial Irún - Donostia-San Sebastián.
  - El desarrollo del complejo logístico ferroviario intermodal Irún-Hendaya.
  - El desarrollo y ampliación del actual centro logístico de ZAISA.
  - La consolidación de un área logística en Gaintxurizketa.

Otras actuaciones importantes previstas en el territorio son las siguientes:

- El proyecto de Eurociudad Bayona - San Sebastián.
- Creación de centros de distribución local de apoyo en las áreas de Dosnostaialdea, Oria, Deba y Urola.

## **4.3. El aeropuerto de Vitoria**

### **Situación actual**

#### **4.3.0.1. Infraestructuras y equipos**

---

Las características de las infraestructuras y equipos del aeropuerto de Vitoria han sido detalladas en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”.

#### **4.3.0.2. Operativa**

Las características de la pista del aeropuerto permiten operar a las aeronaves hasta un alcance típico de 5000 NM con la carga de pago completa.

El horario actual es:

- De lunes a viernes desde las 00:00 hasta las 08:30 y desde las 20:30 hasta las 24:00 hora local.
- Sábados desde las 00:00 hasta las 02:00 hora local.
- Domingos desde las 22:15 hasta las 24:00 hora local.
- Otros horarios previa petición.

(Fuente: AIP de fecha 3 de abril de 2014).

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 217/2014, de 28 de marzo, puede flexibilizarse el uso del aeropuerto de forma que en las franjas horarias en que sólo existe demanda de uso por la aviación general o deportiva se restrinja la utilización de la infraestructura a estos tráficos, flexibilidad que se une a la posibilidad que actualmente tiene el gestor aeroportuario para establecer en el Manual del aeropuerto, si así lo considera, los procedimientos que le permitan operar a demanda de los usuarios de la infraestructura, bien en los horarios en que dicho aeródromo no esté operativo, bien en aquéllos en que opere como aeródromo restringido.

#### **4.3.0.3. Control del tráfico aéreo**

Respecto al tráfico aéreo, la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Existen, sin embargo, algunos servicios de control que se prestan a nivel de aeropuerto, como son los asociados a la operación en las fases de aproximación, despegue y rodaje en tierra. En cualquier caso, se trata de una materia reservada en exclusiva al Estado, sin posibilidad de dar entrada a las comunidades autónomas.

#### **4.3.0.4. Servicios aéreos**

En la temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de Vitoria no ha tenido programadas conexiones de tráfico comercial regular de pasajeros.

Respecto al tráfico de mercancías, existen líneas regulares diarias de cargueros puros con el aeropuerto de Leibniz (el aeropuerto “hub” europeo de DHL), que se complementan con líneas también de cargueros puros de recogida/distribución con los aeropuertos españoles de Santiago de Compostela, Sevilla, Alicante, y Valencia.

#### **4.3.0.5. Servicios no aéreos al pasajero**

El aeropuerto de Vitoria cuenta con:

- Una oficina de objetos perdidos.
- Oficina de información y servicio para personas con movilidad reducida.
- Máquinas automáticas de “Vending”.
- Un punto de encuentro.

#### **4.3.0.6. Servicios a las aeronaves, a los pasajeros y a la carga**

El “handling” aeroportuario está ofrecido por dos agentes: IBERIA y EAT.

#### **4.3.0.7. Servicios a residentes en el “hinterland”**

El Aeroclub Heraclio Alfaro de Vitoria tiene una escuela de pilotos, la cual cuenta con un hangar de unos 550 metros cuadrados con una amplia oficina que alberga la sede social y el aula de la

---

escuela. El Aeroclub había cesado su actividad, que podrá reanudarse a raíz de la promulgación del Real Decreto 217/2014, de 28 de marzo.

#### 4.3.0.8. Tarifas

En general, para la definición de tarifas el aeropuerto de Vitoria se integra en el grupo de aeropuertos de tamaño más pequeño. En este grupo aparecen también: Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuarto Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Torrejón y Valladolid.

Tabla 7. Tarifas en el aeropuerto de Vitoria.

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía de Tarifas 2014 de AENA)

AEROPUERTO DE VITORIA		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
<b>PRESTACIONES PATRIMONIALES</b>		
ATERRIAJE Y SERVICIOS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO	2,8427 €/Tn	
Incremento clasificación acústica aeronave	0%	En función de la clasificación de la aeronave
Entrenamiento y Escuela	4,036 €/Tn	
Fuera Horario Operativo	31,106 €/Tn	
<b>PASAJEROS , PMRS Y SEGURIDAD</b>		
Vuelos EEE e Internacionales	2,60 €/pasajeros	
Tasa de Seguridad Aérea	0,58 €/pasajero	
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	0,898 €/Tm*día	
USO DE PASARELAS TELESCÓPICAS	25,477 €/Tm*15 minutos	
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS	0,018 €/Kg mercancía	
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	Entre 0,0042 y 0,0072 €/litro	En función del tipo de combustible
<b>ASISTENCIA EN TIERRA</b>		
A la aeronave	Entre 5,98 y 9,96 €/aeronave	En función de si se trata de EEE o Internacional
Al pasajero	0,0438 €/pasajero	
<b>HANDLING</b>		
Vuelo pasajeros	Entre 31,55 y 4527 €	Dependen de la clase de



Vuelo mixto	Entre 34,36 y 4931 €	Aeronave
Vuelo carguero	Entre 34,02 y 4882 €	
Escala Técnica	Entre 15,47 y 2219 €	

AEROPUERTO DE VITORIA		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
<b>PRIVADOS</b>		
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS	<a href="http://www.aena-aeropuertos.es">www.aena-aeropuertos.es</a>	En función del tipo de aparcamiento
<b>MOSTRADORES DE FACTURACIÓN</b>		
Con transportador Báscula	1263,27,76 €/mes/mostrador	ó 15,78 €/hora
Con cinta / sin báscula	158,15 €/mes/mostrador	ó 9,19 €/hora
Sin cinta	14,04 €/mes/mostrador	
<b>MAQUINAS DE FACTURACIÓN AUTOMÁTICA</b>		
Propiedad de las compañías o agentes	105,32 €/mes/máquina	
Propiedad de AENA	Entre 380 y 2100 €/mes/máquina	En función de exclusividad o compartición
<b>OFICINAS, LOCALES Y MOSTRADORES COMERCIALES</b>		
Oficinas y Locales preferentes	15,60 €/mes/m <sup>2</sup>	
Oficinas y locales no preferentes	10,70 €/mes/m <sup>2</sup>	
Mostradores Comerciales	19,20 €/mes/m <sup>2</sup>	ó 2,47 €/m <sup>2</sup> /hora
<b>TERRENOS Y SUPERFICIES PAVIMENTADAS</b>		
Superficies pavimentadas	0,701 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos urbanizados	0,60 €/mes/m <sup>2</sup>	
Terrenos no urbanizados	0,25 €/mes/m <sup>2</sup>	
<b>HANGARES, ALMACENES GRALES Y ESPECIALES</b>		
Hangares y almacenes normales	Entre 3,86 y 3,41 €/mes/m <sup>2</sup>	En función de la categoría (1 <sup>a</sup> ó 2 <sup>a</sup> )
Almacenes Especiales	15,65 €/mes/m <sup>2</sup>	
ALBERGUE DE AERONAVES	0,3601 €/DIA/m <sup>2</sup>	
SISTEMA DE ENERGÍA A 400 HZ	Entre 6,45 y 11,035 €/15 min	En función de peso de la Aeronave
SERVICIO CONTRA INCENDIOS	140,70 €/servicio	más productos empleados
USO SALAS VIP	-	en función del Rango utilización
<b>FILMACIONES Y GRABACIONES</b>		

AEROPUERTO DE VITORIA		
SERVICIO	TARIFA	OBSERVACIONES
<b>CINEMATOGRAFICAS</b>		
Filmaciones	650 €/hora	
Reportajes	150 €/hora	
<b>SOPORTES PUBLICITARIOS</b>		
Terminal Nacional	Entre 176 y 463 €/mes	En función del tipo de soporte
Terminal Internacional	-	En función del tipo de soporte
Vallas	27,80 €/m2/mes	
<b>OTRAS UTILIZACIONES DEL RECINTO AERONÁUTICO</b>		
	246,77 €/Ha.	
<b>TELECOMUNICACIONES</b>		
Facilitación de la Instalación (voz o datos)	Entre 32 y 1800 €	Algunos son mensuales y otros por servicio
Alquiler de equipos	Entre 10 y 443,77 €	Algunos son mensuales y otros por servicio
<b>EXPLOTACIONES COMERCIALES</b>		
Instalación y explotación de aparatos expendedores automáticos		
Instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios		
Utilización de zonas e instalaciones de publicidad		
Tiendas libres de impuestos		Estos servicios se rigen por acuerdos contractuales
Bares y restaurantes		
Oficinas bancarias		
Máquinas expendedoras		
Coches de alquiler		
Ventas al por menor		
Telefonía móvil		
Otras concesiones		

#### 4.3.0.9. Accesibilidad

Las distancias y tiempos entre el aeropuerto de Vitoria y las capitales del País Vasco son las siguientes:

Tabla 8. *Tiempos y distancias entre el aeropuerto de Vitoria y las capitales vascas.*

---

(Fuente: Elaboración propia a partir de la Guía Michelin)

Capital	Tiempo	Distancia
Bilbao	51 minutos	62 km
Donostia-San Sebastián	1 hora 18 minutos	100 km
Vitoria-Gasteiz	26 minutos	10 km

El aeropuerto dispone de aparcamiento para los vehículos en el propio aeropuerto.

No existe transporte público colectivo al Aeropuerto. Al no existir una línea de autobuses que llegue al aeropuerto, la Diputación Foral de Álava y la Asociación de Taxistas de Álava garantizan la presencia de taxis a la llegada de los vuelos.

No existe conexión con ferrocarril.

#### 4.3.0.10. Sistema de promoción

Actualmente, existe una sociedad para la promoción del aeropuerto, Vitoria International Airport Promotion Agency - VIA (<http://www.via.com.es>), en la que participan el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Vitoria, la Diputación Foral de Álava y la Cámara de Comercio e Industria de Álava.

La actividad principal de VIA se centra en dos áreas.

- Por un lado, la difusión de las prestaciones del aeropuerto internacional de Vitoria y la calidad de su servicio entre la comunidad carguera mundial.
  - Por otro lado, prestar apoyo a las empresas que operan en el aeropuerto para mejorar sus servicios e incrementar su competitividad en el mercado internacional. En este sentido, VIA forma parte de la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), organización mundial que defiende los intereses de la industria de la carga aérea y contribuye al desarrollo del comercio internacional.
-

#### 4.3.0.11. Estructura de la propiedad

Con relación a la propiedad de las instalaciones, la administración y explotación de las instalaciones de los aeropuertos de interés general (y por tanto del aeropuerto de Vitoria) son actualmente de titularidad estatal.

#### 4.3.0.12. “Hinterland” aeroportuario

El Territorio de Álava cuenta en el año 2013 con una población de 321.400 residentes. La capital Vitoria representa un 75% del total, con 241.400 habitantes.

Según datos de EUSTAT, Vitoria recibió 239.000 visitantes en 2013. Al territorio histórico de Álava llegaron 341.0000 visitantes, de los que el 27% (92.000 visitantes) eran extranjeros.

En la logística de mercancías, Vitoria cuenta con dos importantísimos centros logísticos de ámbito nacional/internacional:

- El aeropuerto de Vitoria, especializado en el tráfico de mercancías, fundamentalmente de cargueros puros, que en estos momentos es el cuarto aeropuerto más importante del Estado en carga (después de Madrid/Barajas, Barcelona-El Prat y Zaragoza).
- El Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz, ubicado en el polígono industrial de Jundiz.

Además hay que considerar la Plataforma Logística de Arasur, ubicada junto a Miranda de Ebro, centrada en el desarrollo de actividades de apoyo a actividades portuarias y aéreas.

### Situación futura

#### 4.3.1.1. Infraestructuras y equipos

Tal como ya ha quedado indicado en el “Diagnóstico del sistema aeroportuario vasco”, el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria fue aprobado con fecha 17/jul/2001. El tiempo transcurrido desde entonces es moderadamente superior al plazo de 8 años estipulado para la actualización, por lo que debería ser actualizado.

Muchas de las actuaciones propuestas en el Plan Director no han sido todavía llevadas a cabo en estos momentos (ver el “Diagnóstico de la sistema aeroportuario vasco”).

### Accesibilidad

Desde el punto de vista de accesibilidad, el principal cambio previsto en los próximos años será la aparición de la conexión ferroviaria de alta velocidad “Y vasca”, que conectará todas las capitales vascas con Madrid y, en general, con el resto de la red de Alta Velocidad Española (AVE).

La nueva “Y vasca” va a suponer unos tiempos de viaje muy competitivos respecto al avión en algunas relaciones, si se realiza la comparación en términos de cadena de transporte total entre centro de ciudades, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 9. *Tiempos entre Vitoria y Barcelona / Madrid: Comparación Avión-AVE.*  
(Fuente: *Elaboración propia a partir de la Guía Michelin y <http://vuelo-duracion.com/>*)

Trayecto	Avión (*)	AVE (**)
Vitoria-Gasteiz -- Madrid	137 minutos	85 minutos
Vitoria-Gasteiz -- Barcelona	148 minutos	127 minutos

(\*) Se considera un tiempo de 30 minutos entre el aeropuerto y el centro de la ciudad (Barcelona y Madrid), 26 minutos entre Vitoria y el aeropuerto y una llegada con 30 minutos de antelación al aeropuerto. En realidad, para comparar este tiempo con el del AVE, los 30 minutos de antelación deberían ser 60 pues la percepción del tiempo de espera suele ser del doble con relación al tiempo de viaje, aunque aquí no se ha considerado.

(\*\*) Velocidad media estimada para el AVE: 250 km/hora.

Los Planes Territoriales con respecto al transporte, en el entorno de Vitoria-Gasteiz, recogen:

- La creación de un posible pasillo ferroviario, especializado en mercancías, al objeto de vincular las dos principales áreas logísticas-productivas de Álava central: Polígono Industrial de Jundiz-CTV y la nueva plataforma logístico-productiva del aeropuerto de Vitoria.

- Una posible red de metro ligero con tres ramales desde el centro de Vitoria, hacia Aeropuerto-Lakua, Salvatierra y Nanclares.

#### 4.3.1.2. “Hinterland” aeroportuario

En lo que respecta a la situación futura del “hinterland”:

- Según datos del INE Español, para los próximos 20 años, se espera un estancamiento del número de residentes en la CAPV. Se considerará pues que en el caso de Álava y Vitoria-Gasteiz se mantendrán las poblaciones en los próximos años.
- Aunque no se dispone de previsiones concretas con relación al turismo de Vitoria y Álava, cabe mencionar los datos y aspectos siguientes:
  - Los responsables del Ayuntamiento de Vitoria diseñaron en el año 2007 una estrategia para promoción del mismo. Esta estrategia tenía en cuenta las siguientes líneas de actuación:
    - Consolidación y refuerzo del Turismo de Congresos y Reuniones.
    - Estructuración y diferenciación de la oferta en torno al Patrimonio histórico-cultural, su proceso de recuperación y su capacidad para crear conocimiento.
    - Puesta en valor de recursos, actividades y eventos existentes en torno al deporte y la naturaleza, desarrollando Vitoria como destino turístico deportivo.
    - Creación de producto en enogastronomía, reforzando la conexión entre Vitoria y la Ruta del Vino de Rioja Alavesa.
    - Mejora de los sistemas de información y adecuación de los instrumentos de promoción y comercialización a los productos y mercados estratégicos. Profesionalización y modernización del sector, mejorando su orientación hacia el turista.
    - Calidad Integral del destino.

- Mejora de la accesibilidad.
- Fomento de la cooperación, sensibilización y concienciación sobre la importancia del turismo.
- El Gobierno Vasco ha presentado el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, con el que se prevé llegar al final del citado período a los cuatro millones de visitantes. Para ello, el Plan pretende conseguir un desarrollo turístico basado en la innovación, alta productividad y eficiencia del sector, servicios avanzados y estrategias únicas de alcance global. Una marca fuerte que a través de mercados prioritarios y secundarios llegará a los perfiles de viajeros y viajeras que nos interesan. El Plan intenta posicionarse sobre tres mercados geográficos prioritarios: Alemania, Gran Bretaña y Francia, tres mercados geográficos secundarios: Estados Unidos, países nórdicos e Italia, y un tipo de visitante: el descubridor+cultural. Con relación al transporte, entre sus líneas de actuación, el Plan señala: generar un entorno de colaboración con AENA y las sociedades de promoción de los aeropuertos situados en la CAPV; garantizar la accesibilidad y conectividad del destino.
- El Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del País Vasco en vigor reconoce con claridad que, entre los tres territorios de la CAPV, Álava, sin duda, es el territorio con más posibilidades para el desarrollo de nuevas actividades económicas y/o logísticas, habida cuenta de la notable disponibilidad de suelo en condiciones. Actualmente se están planteando las siguientes actuaciones en el entorno de proximidad del aeropuerto:
  - Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el aeropuerto de Foronda.

Otras actuaciones importantes previstas en el Plan son las siguientes:

- Ampliación de la plataforma del Centro de Transportes de Vitoria (CTV) y consolidación de la plataforma de Jundiz.
  - Gran centro logístico de carácter intercontinental en la llanada alavesa, conectada con la red T-Transeuropea.
  - Plataforma Intermodal del Ebro.
-

- Creación de centros de distribución de apoyo en Álava Central - Deba.
- Plataforma logística en el área de Ribavellosa.
- Polígono industrial en Nanclares de Oca.



## 5. Análisis del mercado potencial

El objetivo de este apartado es triple:

- Caracterizar el mercado potencial la CAPV.
- Determinar los factores que resultan críticos para la captación de esos mercados.
- Valorar la situación la CAPV y comparar la situación de éste respecto a la oferta en competencia con relación a tales factores.

Todo ello con el nivel de detalle necesario para la realización de los análisis posteriores y a partir de documentación accesible, suficientemente contrastada y oficialmente aprobada.

El mercado potencial se estimará en una situación sin condicionantes, es decir, basado exclusivamente en aspectos de demanda independientemente de la situación competencial.

Los elementos que han sido ya tratados en las partes 1 y 2 del presente Estudio no se repetirán de nuevo ahora, recogiendo en su caso la mención concreta a dichas partes.

### 5.1. El mercado potencial de la carga

#### El tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria

##### 5.1.0.1. Caracterización de la situación actual

Según los datos facilitados por AENA para el año 2013, el aeropuerto de Vitoria representa el 93,6% de los tráficos de mercancías movidos por el la CAPV.

Tabla 10. *Tráficos de mercancías la CAPV en el año 2013.*

*(Fuente: Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles - Datos provisionales, año 2013, AENA Aeropuertos)*

Aeropuerto	Tráfico de mercancías (Tn)	%
Bilbao	2.536	6,3%

Aeropuerto	Tráfico de mercancías (Tn)	%
San Sebastián	20	0,1%
Vitoria	37.482	93,6%
Conjunto	40.039	100%

El aeropuerto de Vitoria está en la actualidad dedicado principalmente al tráfico de mercancías.

En el año 2013, con un tráfico de 37.482 toneladas de mercancías, ha sido el cuarto aeropuerto español en tráfico de carga, tras Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Zaragoza. En 2012 también ocupó el cuarto lugar en tráfico de carga, con 34.648 toneladas.

Debido al bajo volumen del tráfico de pasajeros en el aeropuerto, se puede considerar que el tráfico de mercancías se corresponde casi completamente con cargueros puros.

En el año 2013 el aeropuerto de Vitoria ha tenido conexiones para tráfico de mercancías con los aeropuertos de Leipzig, Bruselas, Oporto, East Midlands, Sevilla, Valencia, Lisboa, Alicante-Elche, Santiago y Madrid/Barajas, principalmente.

Un análisis de los aeropuertos de origen de las mercancías en el pasado muestra que, aparte de algunos países europeos, los orígenes más importantes de la mercancía se situaban en los primeros años en países africanos y en algún país sudamericano, como Chile. Actualmente, estos destinos se han perdido en su mayoría.

#### 5.1.0.2. Evolución del tráfico

La tabla y la figura siguientes muestran la evolución histórica del tráfico de mercancías en el periodo 1980-2013 en el aeropuerto de Vitoria.

Tabla 11. *Evolución del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria en el periodo 1980-2013.*

(Fuente: *Elaboración propia partir de datos de AENA*)

Año	Mercancías (T)	Crecimiento interanual
1980	0	
1981	235	
1982	632	168%
1983	722	14%
1984	650	-10%
1985	704	8%
1986	641	-9%
1987	515	-20%
1988	981	91%
1989	719	-27%
1990	534	-26%
1991	656	23%
1992	929	42%
1993	414	-55%
1994	1.481	257%
1995	13.782	831%
1996	26.722	94%

Año	Mercancías (T)	Crecimiento interanual
1997	31.469	18%
1998	42.272	34%
1999	39.926	-6%
2000	35.610	-11%
2001	36.309	2%
2002	42.425	17%
2003	40.156	-5%
2004	43.683	9%
2005	39.711	-9%
2006	35.422	-11%
2007	31.359	-11%
2008	34.989	12%
2009	27.388	-22%
2010	27.960	2%
2011	34.692	24%
2012	34.648	0%
2013	37.482	8%

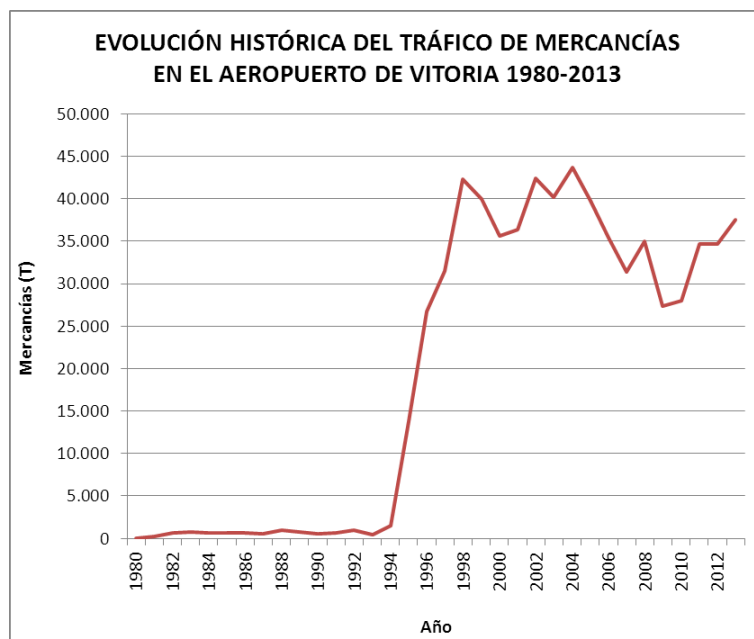


Figura 1. Evolución del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria en el periodo 1980-2013.  
(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA)

Si se observa la evolución histórica del tráfico de mercancías desde 1980 hasta la actualidad, se puede apreciar un crecimiento muy importante en el tráfico de mercancías, sobre todo en el periodo 1994-1997, el cual es debido a varios factores:

- La especialización del aeropuerto de Vitoria como aeropuerto de carga, definida en el Plan Estratégico de AENA 1994-1998.
- La elección del aeropuerto de Vitoria por parte de algunas compañías de carga como punto de llegada de mercancías para su posterior distribución (perecederos) y de salida hacia sus múltiples destinos de otro tipo de mercancías (paquetería).
- El crecimiento generalizado del tráfico internacional de mercancías debido a la apertura de las barreras aduaneras con la Unión Europea.
- La puesta en marcha en el periodo 1994-1996 de una estrategia comercial centrada en tres acciones básicas: 1) apertura del aeropuerto para operaciones de carga las 24 horas del día y los 365 días del año; 2) instalación de un puesto de inspección fronteriza (PIF) autorizado

por la Unión Europea (y por el Estado Español) para productos de consumo humano; y 3) creación en 1994 de Vitoria Internacional Airport (VIA), que tiene como objetivo la promoción del aeropuerto de Vitoria a través de la captación de nuevos tráfico de carga y de actividades logísticas así como de industrias que requieran estar situadas junto a las pistas del aeropuerto.

- Como consecuencia de las acciones citadas, el operador logístico EAT-DHL traslada al aeropuerto de Vitoria el centro de distribución (“hub”) para España, Portugal y Norte de África, y los importadores de pescado fresco desvían el tráfico desde otros aeropuertos europeos al de Vitoria.
- En 1996 se construye un recinto para animales vivos, y la Unión Europea autoriza al aeropuerto a operar como puesto de inspección fronteriza (PIF) para todo tipo de animales y vegetales, lo que implica la posibilidad de operar con diferentes productos animales y la consiguiente apertura de nuevos mercados en países como Sudáfrica, Namibia, Angola, Uganda, Chile, Argentina, Uruguay, Canadá, etc.

El puesto de inspección fronteriza (PIF) se encuentra en las instalaciones de la terminal de perecederos de Decoexsa, a pie de pista. Gracias al PIF, el aeropuerto de Vitoria puede operar vuelos de productos perecederos, que requieren despacho diario y están sujetos a la inspección sanitaria, fitosanitaria y SOIVRE. Decoexsa, cuenta también con más de 4.000 metros cuadrados de superficie refrigerada, organizados en naves totalmente sectorizadas.

Posteriormente, entre 1997 y 2004, se registran varias fluctuaciones del tráfico de mercancías, sin situarse nunca por debajo del valor de 31.500 toneladas alcanzado en 1997, pero con un crecimiento global positivo en todo el periodo que se sitúa en un 40% (un 5,5% interanual).

En cambio, en el periodo 2004-2009, el tráfico de mercancías vuelve a disminuir, situándose en valores parecidos a los registrados en 1996 (27.388 toneladas en 2009).

En opinión de los responsables de VIA, las principales causas de este descenso hay que buscarlas en tres factores principalmente:

1. La crisis económica
-

2. Los incrementos producidos en el precio de los combustibles
3. Otras razones.

La primera ha supuesto una disminución de los flujos comerciales que evidentemente ha tenido su repercusión en los tráficos. La segunda ha supuesto, por un lado, un cierto cambio modal cuando la cadena logística lo ha permitido y, cuando no ha sido posible, una desviación de tráficos desde el carguero puro a la bodega del avión de pasajeros (evidentemente, a los aeropuertos allí donde existían estas rutas). En el tercer grupo podrían entrar razones como la desaparición de la oferta, como el puesto de inspección fronteriza (PIF).

Finalmente, en el periodo 2009-2013, se experimenta de nuevo un crecimiento marcado, que vuelve a situar los valores del tráfico en los de 2001 (37.482 toneladas en 2013).

### **Determinación del mercado potencial en el futuro**

Se trata, a partir del análisis y previsión de evolución de los tráficos actuales y del análisis de otros flujos comerciales actualmente no captados, estimar de manera preliminar el mercado potencial de carga la CAPV, más concretamente en el aeropuerto de Vitoria.

#### **5.1.1.1. Crecimiento esperado de los tráficos actuales**

Tal como se ha indicado anteriormente, en los últimos años el aeropuerto de Vitoria ha alternado períodos de crecimiento y de descenso del tráfico de mercancías, a la vez que se han producido cambios notables en los principales países de origen y destino de las mercancías. Factores externos (la situación económica internacional y nacional; los precios del carburante) e internos (la oferta de servicio del aeropuerto) han influido en estas oscilaciones.

Resulta complicado en este entorno poder hacer unas previsiones de futuro, incluso con relación exclusivamente a los tráficos actualmente servidos. Se han ensayado diversas relaciones entre el tráfico de mercancías del aeropuerto y el volumen exportador/importador en diversos ámbitos (Territorio de Álava, CAPV, Estado, etc.), sin éxito.

En cualquier caso, y en el supuesto de que se mantuviera la tendencia ligeramente creciente de los últimos cinco años, se estima que en el año 2020 el tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria puede situarse alrededor de las 45-55.000 tn anuales, que corresponden a una tasa media interanual de crecimiento del 2,6-5,6%.

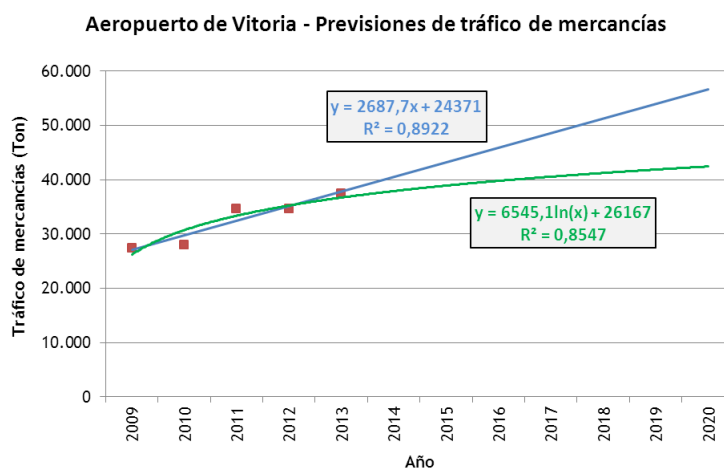


Figura 2. Previsiones del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria.

(Fuente: Elaboración propia)

### 5.1.1.2. Identificación de nuevas oportunidades

Dentro de las nuevas posibles oportunidades se plantean, inicialmente, dos posibilidades:

- Captación de nuevas líneas de tráfico de perecederos.
- Desarrollo de nuevos servicios de paquetería.

#### Captación de nuevas líneas de tráfico de perecederos

En este caso se plantean dos oportunidades:

- Flujos de mercancías perecederas entre España (o la Península Ibérica) y otros países con un volumen suficiente que pueda justificar cargueros puros con unas frecuencias mínimas.
- La captación de tráfico de paso, asociados a alguna ventaja competitiva de localización o similar, que actualmente pudieran estar utilizando otros aeropuertos de paso.

Para identificar posibles mercados, se ha procedido como sigue:

1. Análisis de datos del ICEX (<http://www.icex.es/icex/cda>) relativos a:

- Ranking de los países no europeos para exportaciones españolas. (El análisis realizado no tiene en cuenta posibles exportaciones/importaciones hacia/desde países europeos, pues en muchos casos estos transportes pueden ser realizados en camión. Sin embargo, quizás aquí podría plantearse alguna oportunidad con los flujos de pescados procedentes de los caladeros del Mar del Norte.)
- Ranking de los países no europeos para importaciones españolas.

y los siguientes grupos de productos:

- Productos hortofrutícolas.
  - Plantas vivas y productos de floricultura.
  - Animales vivos y sus productos.
  - Productos cárnicos.
  - Pescado y mariscos.
  - Bebidas.
2. Selección de aquellas relaciones con incrementos importantes en el período 2009-2013 (se descartan aquellas que disminuyen o siguen estancadas, aunque se trate de cantidades importantes, por presuponer que ya tendrán su logística organizada en estos momentos).

Como resultado del análisis, se han identificado las siguientes relaciones:

- Exportaciones de productos hortofrutícolas a Arabia Saudita.
- Exportaciones de plantas vivas y productos de floricultura a Marruecos.



- Exportaciones de animales vivos y sus productos a Argelia.
- Exportaciones de pescado y marisco a Estados Unidos.
- Exportación de bebidas a Japón y China.
- Importaciones de productos hortofrutícolas de Estados Unidos, Marruecos, Perú y China.
- Importaciones de pescado y marisco de Argentina y China.
- Importaciones de bebidas de Cuba.

Del análisis de estas relaciones, es posible concluir lo siguiente:

- Como relación equilibrada, que permita pensar en tráficos en los dos sentidos, únicamente aparecen las exportaciones de pescado y marisco a Estados Unidos y las correspondientes importaciones de productos hortofrutícolas desde este mismo país. Cualquier otra captación pasaría pues por buscar posibles triangulaciones que contemplen relaciones comerciales con un país que sea importador de nuestros productos y con otro que sea exportador hacia España. En este sentido, cabe pensar en cerrar algún triángulo entre las exportaciones a Japón y China (países netamente exportadores), las exportaciones desde éstos a países localizados en el Magreb o América Latina, y las importaciones a España de productos hortofrutícolas desde estos últimos países.
  - En cuanto a la captación de tráficos de paso (asociados a alguna ventaja competitiva de localización o similar) que actualmente pudieran estar utilizando otros aeropuertos de paso -españoles o europeos-, podría hablarse de los tráficos de exportación desde el Lejano Oriente a Sudamérica pasando a través de instalaciones aeroportuarias de los Estados Unidos. El objetivo sería substituir este aeropuerto de paso por el aeropuerto de Vitoria, aprovechando las estrechas relaciones con los países de Sudamérica y la existencia de importantes flujos de exportación/importación con los mismos (productos hortofrutícolas, pescado y marisco,..)
-

### Desarrollo de nuevos servicios de paquetería

En el caso de la paquetería, actualmente el aeropuerto de Vitoria es un aeropuerto “sub-hub” de la compañía DHL, empresa que tiene su “hub” europeo en la ciudad de Leipzig (Alemania), donde acaba de invertir 150 millones de euros en la construcción de un nuevo almacén. Desde y hacia ese aeropuerto sale diariamente un avión carguero puro de la compañía. La mercancía en el aeropuerto de Vitoria es cargada/descargada en aviones cargueros puros hacia los aeropuertos de Santiago de Compostela, Sevilla, Alicante y Valencia. Los aeropuertos de Madrid y Barcelona, debido a su alto volumen de mercancías, tienen conexiones directas con el “hub”, mientras que el País Vasco se sirve en camión). Desde el aeropuerto de Vitoria también se da servicio a Portugal y el sur de Francia.

Las oportunidades de negocio en el sector de la paquetería, además del propio crecimiento del sector, pasan por:

- El incremento de la oferta-ámbito del aeropuerto para los operadores actuales.
- La captación de nuevos operadores dedicados a la paquetería.

Respecto a la primera cuestión, la decisión se encuentra en manos del propio operador, y tiene que ver con la estructura de red montada por el mismo para dar servicio a su/s mercado/s. Se plantean las siguientes posibilidades:

- Incremento del alcance geográfico de sus mercados y posible redistribución de los mismos entre sus centros aeroportuarios.
- Prestación de un nuevo servicio-producto que pueda suponer carga adicional a la actual.
- Redistribución del mercado actual entre instalaciones por cambio en la propia estructura de red del operador.

Todas estas alternativas están en manos del propio operador, quien puede decidir en momentos determinados la adopción de alguna de las anteriores estrategias.

De acuerdo con información recogida y a partir de las conversaciones mantenidas con operadores, podrían aparecer algunas oportunidades en:

- La nueva logística refrigerada donde las principales empresas de paquetería están posicionándose. En particular habría que pensar que DHL también lo esté haciendo.
- La nueva logística por internet. Habrá que ver el papel a jugar por los aeropuertos base de las empresas de paquetería para adaptarse a esta nueva logística.
- Apertura de líneas aéreas directas entre el aeropuerto de Vitoria y otro aeropuerto europeo donde el volumen anual de paquetería pueda justificar relaciones directas sin necesidad de pasar por los “hub” europeos. En este caso, la relación debería ser capaz de justificar un vuelo diario con una buena ocupación y un buen equilibrio de flujos. Actualmente, DHL está pensando en desarrollar una nueva ruta con estas características entre el aeropuerto de Vitoria y el aeropuerto de la ciudad italiana de Bérgamo

Respecto a la captación de nuevos operadores, se ha de tener presente que normalmente éstos tienen actualmente ya establecidas sus redes logísticas, y no parece lógico pensar que las vayan a cambiar. Actualmente en el aeropuerto de Vitoria operan DHL (como aeropuerto “sub-hub” del “hub” de Leipzig) y TNT (como aeropuerto de distribución a nivel local del aeropuerto de Lieja).

Con independencia de los operadores actuales, en estos momentos se están produciendo cambios importantes en el transporte de paquetería internacional que pudieran dar lugar a la aparición de nuevos operadores:

- La nueva logística por internet, en sus diversas variantes organizativas:
    - Creación de alianzas entre empresas de paquetería y compañías de venta/compra a través de la red.
    - La conversión de los actuales e-vendedores (Amazon,..) de ámbito mundial con sus actuales redes logísticas en operadores de paquetería a nivel mundial.
-

## Conclusiones

Se han identificado las siguientes oportunidades en el mercado de la carga aérea para el aeropuerto de Vitoria:

- Los flujos de pescados procedentes de los caladeros del Mar del Norte.
- Las exportaciones de pescado y marisco a Estados Unidos y las correspondientes importaciones de productos hortofrutícolas desde este país.
- Algún posible triángulo entre las exportaciones a Japón y China (países netamente exportadores), las exportaciones desde éstos a países localizados en el Magreb y América Latina, y las importaciones a España de productos hortofrutícolas desde estos últimos países.
- La captación de los tráficos de exportación desde el Lejano Oriente a Sudamérica que pasan actualmente a través de instalaciones aeroportuarias de los Estados Unidos.
- Nuevas rutas con flujos suficientes y equilibrados que justifiquen relaciones directas entre la Península Ibérica y otro país europeo (como es el caso de la ruta con el aeropuerto de Bérgamo).
- El incremento de la logística aérea refrigerada en manos de los paqueteros (en particular de DHL).
- Alianzas entre empresas de paquetería y compañías de compra/venta por internet.
- Los nuevos potenciales operadores emergentes en el sector de la paquetería (como puede ser el caso de los e-vendedores: Amazon, etc.)

### 5.1.1.3. Factores críticos de éxito para la captación

De acuerdo con la literatura existente al respecto y la opinión de los operadores, los factores determinantes para el éxito de una instalación aeroportuaria dedicada a la carga son:

- Buenas condiciones meteorológicas.
  - Congestión aérea escasa (“slots” suficientes).
  - Existencia de líneas regulares de pasajeros (para aprovechar el espacio disponible para carga en las bodegas de los aviones).
  - Las tarifas aeroportuarias.
  - Pistas para uso por aviones de gran tamaño y a gran alcance.
  - Superficies en tierra amplias para el estacionamiento de las aeronaves.
  - Disposición de actividades en diversas líneas que permita una jerarquía clara de actividades:
    - Primera línea para los operadores de “handling”.
    - Segunda línea para los transitarios.
    - Tercera línea logística con funciones de valor añadido.
  - Buena conectividad con la red de carreteras.
  - Buena dotación de oficinas para servicios administrativos, transitarios, agentes de aduanas.
  - Red de comunicaciones que facilite información en tiempo real y la comunicación entre los agentes (voz, “Electronic Data Interchange” (EDI), etc.).
  - Operativa H24, los 365 días.
  - Procedimientos administrativos (fitosanitario, sanitario,..); disponibilidad de un puesto de inspección fronteriza (PIF).
  - Facilidades administrativas para la ubicación de clientes en el aeropuerto (terrenos, licencias,..): posibilidad de realizar “autohandling” y “handling” a terceros.
-

- Existencia de un ente de promoción separado de la gestión aeroportuaria.
- Gestión flexible basada en:
  - Concentración de recursos en los objetivos más relevantes.
  - Empleo de técnicas de muestreo universalmente aceptadas (teléfono móvil/compensación de turnos presenciales por disponibilidad).
  - Empleo de sistemas de programación y localización del personal que permitan disponer de un aeropuerto H24 “puro”.
  - Caracterización de los factores críticos en el sistema aeroportuario actual

La valoración del aeropuerto de Vitoria con relación a los factores críticos de éxito aporta los siguientes resultados.

Tabla 12. Valoración del aeropuerto de Vitoria con relación a los factores claves de éxito para el transporte aéreo de mercancías.  
(Fuente: Elaboración propia)

Criterio	Excelente	Aceptable	Deficiente
Condiciones meteorológicas	X		
Congestión aérea	X		
Existencia de líneas regulares de pasajeros			X
Tarifas aeroportuarias	X		
Características de la pista	X		
Superficie para estacionamiento de aeronaves	X		
Disposición de actividades en líneas	X		
Conectividad con la red de carreteras	X		

Criterio	Excelente	Aceptable	Deficiente
Dotación de oficinas	X		
Red de comunicaciones	X		
Operativa H24			X
Procedimientos administrativos y PIF			X
Facilidades administrativas para la instalación de clientes	X		
Ente de promoción	X		
Gestión flexible	X		

Con relación a estos factores críticos de éxito, hay que destacar que existen tres potenciales amenazas para el desarrollo del tráfico de carga en el aeropuerto de Vitoria motivadas por los eventos que se citan a continuación:

- La reducción del horario de operación del aeropuerto, que ha pasado de ser de 168 horas semanales (24 horas de servicio los 365 días al año) hasta agosto de 2012 a 62 horas semanales en la actualidad (12 horas de servicio de lunes a viernes más 2 horas de servicio los domingos, los 365 días del año, ver el apartado 4.3.0.2). Sin embargo la reciente medida de establecimiento del H24 a demanda, acompañada de una gestión flexible de la misma es un avance pero no cubre en absoluto las necesidades del aeropuerto, ni para pasajeros ni para mercancías.
- El cierre del puesto de inspección fronteriza (PIF), realizado en 2013 (autorización suspendida hasta nuevo aviso según el Art. 6 Directiva 97/78/CE). Este cierre obedece a la exigencia de la UE y del Gobierno Español de cerrar algunos centros en España por no superar un determinado cupo.
- La inexistencia de vuelos regulares de pasajeros, que permitirían aprovechar las bodegas de los aviones para transportar carga, ampliando así el mercado geográfico.

Sin embargo, no parece que estos eventos hayan tenido, en principio, una influencia significativa sobre la tendencia descendente del tráfico de mercancías en el aeropuerto en el periodo comprendido entre los años 2004 a 2009, puesto que han sido posteriores al comienzo de la citada tendencia; no parece pues que ésta pueda explicarse, en principio y directamente, como consecuencia de aquéllos.

Al mismo tiempo, se presenta una potencial oportunidad:

- La apertura de una nueva línea regular de tráfico intercontinental de pasajeros permitiría utilizar las bodegas de los aviones para ampliar el mercado geográfico de los actuales operadores que actúan en el aeropuerto (DHL, TNT).

#### 5.1.1.4. Análisis de la oferta en competencia

La oferta en competencia con el aeropuerto de Vitoria está constituida principalmente por el aeropuerto de Zaragoza.

La figura siguiente muestra la evolución histórica del tráfico de mercancías en el periodo 1999-2013 en los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza.

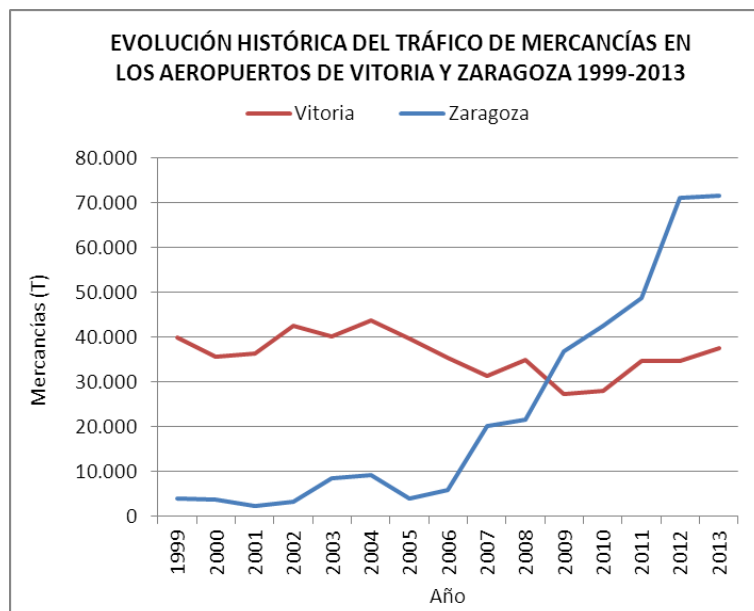




Figura 3. *Evolución histórica del tráfico de mercancías en los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza en el periodo 1999-2013.*

*(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA)*

Como puede observarse, el tráfico de mercancías en el aeropuerto de Zaragoza ha experimentado un crecimiento importante en el periodo 1999-2004, pasando de 3.846 toneladas a 9.168 toneladas (un crecimiento del 138%), seguido de una importante disminución en 2005, volviendo a los niveles de 1999 con 3.855 toneladas.

No obstante, a diferencia del aeropuerto de Vitoria, el crecimiento del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Zaragoza a partir del año 2005 resulta espectacular, alcanzando casi 72.000 toneladas en 2012 y con una previsión en 2013 de 73.000 toneladas.

Se destaca que en el año 2009 el aeropuerto de Zaragoza pasa a ser el tercero de España en tráfico de mercancías, con 36.890 toneladas tratadas, tras los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, superando por primera vez al aeropuerto de Vitoria.

Actualmente, en el aeropuerto de Zaragoza operan siete compañías de carga a destinos como Lieja, Dubai, Bahrein, Hong-Kong, Seúl, México o Shanghai. Los tráficos más importantes, aparte de algunos países europeos, se dan con los países de Oriente Medio y Lejano Oriente.

De acuerdo con datos documentales obtenidos y de las entrevistas mantenidas, se concluye que más del 70-80% de la carga movida por el aeropuerto de Zaragoza corresponde a tres empresas: INDITEX (textil), TNT (paquetería) y CALADERO (conservas de pescado):

- INDITEX abrió su centro logístico en la plataforma logística Plaza en el año 2003 y, desde entonces, ha estado creciendo. Actualmente, un 50% de la carga movida por el aeropuerto de Zaragoza es textil, correspondiente al grupo INDITEX. Destinos como Dubai, Bahrein o Shanghai se corresponden con localizaciones de algunas de las más importantes tiendas de la empresa.
  - TNT tiene instalado su “hub” continental en Lieja. Zaragoza es uno de los aeropuertos de distribución regional en España, como también lo son Barcelona, Vigo, Sevilla, Vitoria y Madrid. Un 7% de la carga movida por el aeropuerto de Zaragoza es paquetería.
-

- CALADERO es una empresa especializada en el procesamiento de productos del mar frescos, con sede en Cádiz y Zaragoza (plataforma logística Plaza).

Del análisis comparativo realizado entre el aeropuerto de Vitoria y el aeropuerto de Zaragoza cabe concluir que:

- No parece que en los últimos años haya habido una fuerte competencia entre los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza, pues no parece que las conexiones de las que dispone Zaragoza provengan principalmente de las conexiones perdidas por el aeropuerto de Vitoria.
- Únicamente algunas pocas rutas desde el Norte de África relacionadas con el pescado fresco se han trasladado desde el aeropuerto de Vitoria al de Zaragoza, fruto de la decisión de Caladero de instalarse en la plataforma logística Plaza.

El éxito del aeropuerto de Zaragoza como aeropuerto de carga va íntimamente ligado a la decisión de un gran exportador (ZARA) a utilizar sus instalaciones, decisión directamente relacionada con la apuesta de la empresa por la plataforma logística de PLAZA, cercana al aeropuerto, como centro neurálgico de su logística internacional. Este caso es un ejemplo de éxito de un polo logístico constituido por un aeropuerto especializado en carga y un centro logístico con carácter intermodal. Vitoria cuenta con una combinación parecida, si se tiene en cuenta el aeropuerto y el centro logístico de Jundiz (más todavía si tenemos presente la estrategia Basque Country Logistics). España, inmersa en el proceso de globalización mundial por un lado, y abocada desde la crisis a un importante incremento en sus exportaciones, debería sin duda ofrecer algunas oportunidades en este sentido que habría que explorar.

#### **5.1.1.5. Actuaciones recomendadas**

- Acciones comerciales encaminadas al estudio de la viabilidad de captación de algunos de flujos identificados en el apartado 5.1.1.2 “Identificación de nuevas oportunidades” para el aeropuerto de Vitoria.

- Acciones encaminadas a la recuperación del puesto de inspección fronteriza (PIF) del aeropuerto de Vitoria, ya que se considera esencial para el desarrollo del aeropuerto. Se destaca que el Gobierno Vasco ha presentado en junio de 2014 una propuesta de encomienda de gestión para hacerse cargo del puesto de inspección fronteriza (PIF) del aeropuerto de Vitoria.
- Facilidades administrativas a la ubicación de clientes en el aeropuerto de Vitoria (terrenos, licencias,..): posibilidad de realizar “autohandling” y “handling” a terceros.
- Establecimiento de medidas de gestión flexibles encaminadas a conseguir una operativa eficaz del aeropuerto de Vitoria durante las 24 horas. Habrá que establecer las medidas de acompañamiento precisas para conseguir un funcionamiento eficaz del mismo las 24 horas.
- En el caso de conseguir nuevas conexiones directas de tráfico comercial regular de pasajeros en el aeropuerto de Vitoria, realizar las actuaciones comerciales pertinentes para consolidarlas asimismo para las mercancías transportadas en la bodega de los aviones y atendiendo la demanda de la Península Ibérica y el Sur de Francia.
- Dentro del proyecto Basque Country Logistics, realizar los estudios pertinentes para la identificación de cargadores (integradores) interesados en centralizar su logística internacional en el polo logístico Foronda - Jundiz.

## 5.2. El mercado potencial de los pasajeros

### El tráfico de pasajeros en la CAPV

#### 5.2.0.1. Caracterización de la situación actual

En el año 2013 el conjunto de los aeropuertos de la CAPV movió 4,05 millones de pasajeros, de los que 3,80 millones (93,8%) correspondieron al aeropuerto de Bilbao, el aeropuerto de San Sebastián, con casi 245.000 pasajeros (6,0%) fue el segundo aeropuerto, mientras que el aeropuerto de Vitoria únicamente alcanzó 6.900 pasajeros (0,2%).

Tabla 13. *Resumen de los tráficos de pasajeros en el conjunto de los aeropuertos en la CAPV en 2013.*

---

(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA)

Tráfico	Bilbao	San Sebastián	Vitoria	Conjunto
Pasajeros (todos los tráficos)	3.800.789	244.952	6.912	4.052.653
(proporción)	93,8%	6,0%	0,2%	100,0%

El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Bilbao en el año 2013 fue casi completamente de tipo comercial (99,6 %) y, dentro de éste, predominantemente de tipo regular (97,4%). Para la actual temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de Bilbao tiene programadas conexiones de tráfico comercial de pasajeros con los aeropuertos de A Coruña, Alicante-Elche, Amsterdam/Schiphol, Barcelona-El Prat, Bruselas, Dusseldorf, Estambul, Frankfurt, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Lisboa, Londres/Heathrow, Londres/Stansted, Madrid-Barajas, Málaga - Costa Del Sol, Manchester, Múnich, Palma de Mallorca, París / Charles De Gaulle, Paris/Orly, Roma/Fiumicino, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Valencia y Vigo.

El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de San Sebastián en el año 2013 fue casi completamente de tipo comercial (98,5 %) y, dentro de éste, casi completamente de tipo regular (98,5%), de los cuales el 99,7% tuvo como destino los aeropuertos de Madrid/Barajas (63,3%) o Barcelona-El Prat (36,4%). Para la actual temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de San Sebastián tiene programadas conexiones de tráfico comercial de pasajeros con los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Madrid-Barajas y Tenerife Sur.

El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Vitoria en el año 2013 fue prácticamente nulo, casi completamente de tipo comercial (97,9 %) y, dentro de éste, predominantemente de tipo no regular (93,8%), de los cuales aproximadamente la mitad (53,0%) correspondió a los vuelos con Manchester en octubre de 2013 presumiblemente para el traslado de espectadores locales a un evento deportivo celebrado en dicha ciudad. Para la actual temporada de invierno 2013-2014 el aeropuerto de Vitoria no tiene programadas conexiones de tráfico comercial de pasajeros.

#### 5.2.0.2. Evolución del tráfico

De acuerdo con el análisis realizado en el “Diagnóstico del Sistema Aeroportuario Vasco”, y con relación a la evolución de los tráficos de pasajeros en los últimos años, cabe concluir que:

- En el aeropuerto de Bilbao, la evolución real del tráfico de pasajeros muestra que éste se mantiene desde 2009 entre los valores previstos en los escenarios medio y optimista del Plan Director. A largo plazo deberá tenerse en cuenta el efecto que la futura conexión ferroviaria de alta velocidad tendrá sobre el tráfico aéreo, el cual previsiblemente sufrirá una disminución significativa, especialmente con Madrid.
  - En el aeropuerto de San Sebastián, la evolución real del tráfico de pasajeros muestra un aumento entre los años 2000 a 2007, siendo dicho aumento muy fuerte en los dos últimos años del periodo, seguido por una disminución entre los años 2007 a 2011, siendo dicha disminución muy fuerte en los dos primeros años del periodo. Puede decirse que la evolución real del tráfico en los últimos años es considerablemente inferior a las previsiones, aunque por otra parte la evolución real del tráfico ha alcanzado e incluso superado en algún año los valores previstos. A largo plazo deberá tenerse en cuenta el efecto que la futura conexión ferroviaria de alta velocidad tendrá sobre el tráfico aéreo, el cual previsiblemente sufrirá una disminución significativa, especialmente con Madrid.
  - En el aeropuerto de Vitoria, la evolución real del tráfico de pasajeros muestra que éste mantiene desde el año 2000 una disminución continua y prácticamente uniforme, con la excepción de los años 2006 y 2007 en los que se produce un repentino incremento debido a la operación de una nueva conexión con Londres/Stansted por parte de Ryanair. Puede decirse que la evolución real del tráfico es considerablemente inferior a las previsiones, si bien eventos puntuales (como la ya citada operación de una nueva conexión) pueden llevar el tráfico a los valores previstos. A largo plazo deberá tenerse en cuenta el efecto que la futura conexión ferroviaria de alta velocidad tendrá sobre el tráfico aéreo, el cual previsiblemente no tendrá opción de recuperarse con Madrid.
-

## Determinación del mercado potencial en el futuro

Se trata, a partir del análisis y previsión de evolución de los tráficos actuales y del análisis de otros tráficos a través de otros aeropuertos, de identificar oportunidades de captación y estimar de manera preliminar el mercado potencial de pasajeros de la CAPV.

### 5.2.1.1. Crecimiento esperado de los tráficos actuales

Tal como ya se ha citado previamente, las previsiones efectuadas para los aeropuertos de Bilbao, San Sebastián y Vitoria en los correspondientes Planes Directores han demostrado que, en el primer caso, éstas han sido acertadas hasta el momento, pero en los otros dos han estado muy por encima de la realidad.

Realizar unas previsiones para los tráficos de pasajeros pasa necesariamente por considerar la situación actual y las tendencias (o proyectos) de futuro de los diversos segmentos que constituyen la demanda de tráfico aéreo, su peso proporcional en el total de los tráficos, y las variables socioeconómicas directamente correlacionadas con dichos tráficos.

Los dos segmentos de demanda con comportamientos más diferenciados con relación a la movilidad (y, en particular, a la movilidad en transporte aéreo) son la población residente y los visitantes, ambos en sus dos versiones: viajes de turismo/ocio y viajes de negocios.

De acuerdo con los datos más actuales disponibles, los pasajeros que utilizan los aeropuertos de la CAPV responden al siguiente reparto:

Tabla 14. *Distribución de los tráficos de los aeropuertos la CAPV por segmentos (Residentes/Visitantes) y motivos de viaje (Ocio/Negocios)*  
(Fuente: *Elaboración propia a partir de Informes Ejecutivos Aeropuertos de San Sebastián y Bilbao (año 2007)*)

Tipo	Turismo/Ocio	Negocios
Residentes	759.167 (30%)	696.872 (27%)
Visitantes	680.993 (26%)	435.468 (17%)

Se considerarán las siguientes variables socioeconómicas determinantes para el incremento de viajes en cada uno de los segmentos:

- Viajes de turismo/ocio de los residentes en la CAPV: Renta per cápita de la CAPV.
- Viajes de negocios de los residentes de la CAPV: PIB del Estado.
- Viajes de turismo/ocio de los visitantes a la CAPV: Previsiones del sector de turismo.
- Viajes de negocios de los visitantes a la CAPV: PIB de la CAPV.

Se considerarán las siguientes elasticidades respecto a los viajes en transporte aéreo:

- Renta per cápita de la CAPV / Viajes turismo/ocio de los residentes de la CAPV: 2
- PIB español / Viajes de negocios de los residentes de la CAPV: 1,44
- Previsiones del sector de turismo / Viajes turismo/ocio visitantes a la CAPV: 1
- PIB de la CAPV / Viajes de negocios de los visitantes a la CAPV: 1,44

(Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes: Elasticidad de la demanda en las autopistas de peaje (Ana Matas y José Luis Raymond); Factores determinantes de la demanda de transporte aéreo y modelos de previsiones (José J. Benítez Rochel); Comportamiento del turismo internacional en tiempos de crisis económicas (David Flores Ruiz y Maria Barroso González)

De acuerdo con los datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE), se prevé un decrecimiento interanual de la población en la CAPV del 0,7% en el periodo 2013-2020.

Por otro lado, se prevé un crecimiento interanual de la renta per cápita de la CAPV del 2,49% para el mismo periodo, estimado en base a los siguientes datos:

- Proyecciones del PIB español elaboradas por el Fondo Monetario Internacional (FMI).
-

- Proyección de la Población en la CAPV realizada por el Instituto Nacional de Estadística (INE).
- Relación entre el PIB español y el PIB de la CAPV a partir de los datos registrados en el periodo 2000-2010, extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Teniendo en cuenta las fuentes citadas arriba, se prevé un crecimiento interanual del PIB español y del PIB de la CAPV del 1,66% y 1,69%, respectivamente, para el periodo 2013-2020.

Finalmente, y de acuerdo con las previsiones recogidas en el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, para ese año se espera alcanzar en la CAPV un número de visitantes cercano a los cuatro millones, lo que supondría un crecimiento del 68,9% respecto al número de visitantes del año 2013. Distribuyendo este crecimiento en el periodo 2013-2020, se obtiene una tasa de crecimiento interanual del 7,78%.

Aplicando las previsiones de crecimiento a las elasticidades consideradas, se estima que para los próximos años el sistema aeroportuario de la CAPV podría alcanzar las siguientes demandas de tráfico aéreo:

Tabla 15. *Previsiones de tráfico de los aeropuertos de la CAPV por segmentos (Residentes y visitantes) y motivos de viaje (Negocios y turismo/ocio) en el periodo 2013-2020.*

*(Fuente: Elaboración propia)*

Motivo y segmento	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Viajes de Negocios - Residentes	1.097.834	1.109.509	1.131.106	1.154.893	1.179.943	1.206.667	1.230.317	1.254.431
Viajes de Negocios - Visitantes	686.025	702.692	726.160	751.646	778.652	807.540	834.960	863.362
Viajes turismo/ocio - Residentes	1.195.974	1.236.330	1.293.676	1.356.739	1.424.441	1.497.839	1.568.478	1.642.580



Motivo y segmento	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Viajes turismo/ocio - Visitantes	1.072.820	1.156.233	1.246.132	1.343.020	1.447.442	1.559.982	1.681.272	1.811.993
<b>Total</b>	<b>4.052.653</b>	<b>4.204.764</b>	<b>4.397.074</b>	<b>4.606.299</b>	<b>4.830.477</b>	<b>5.072.027</b>	<b>5.315.028</b>	<b>5.572.367</b>
Variación (%)		3,75%	4,57%	4,76%	4,87%	5,00%	4,79%	4,84%

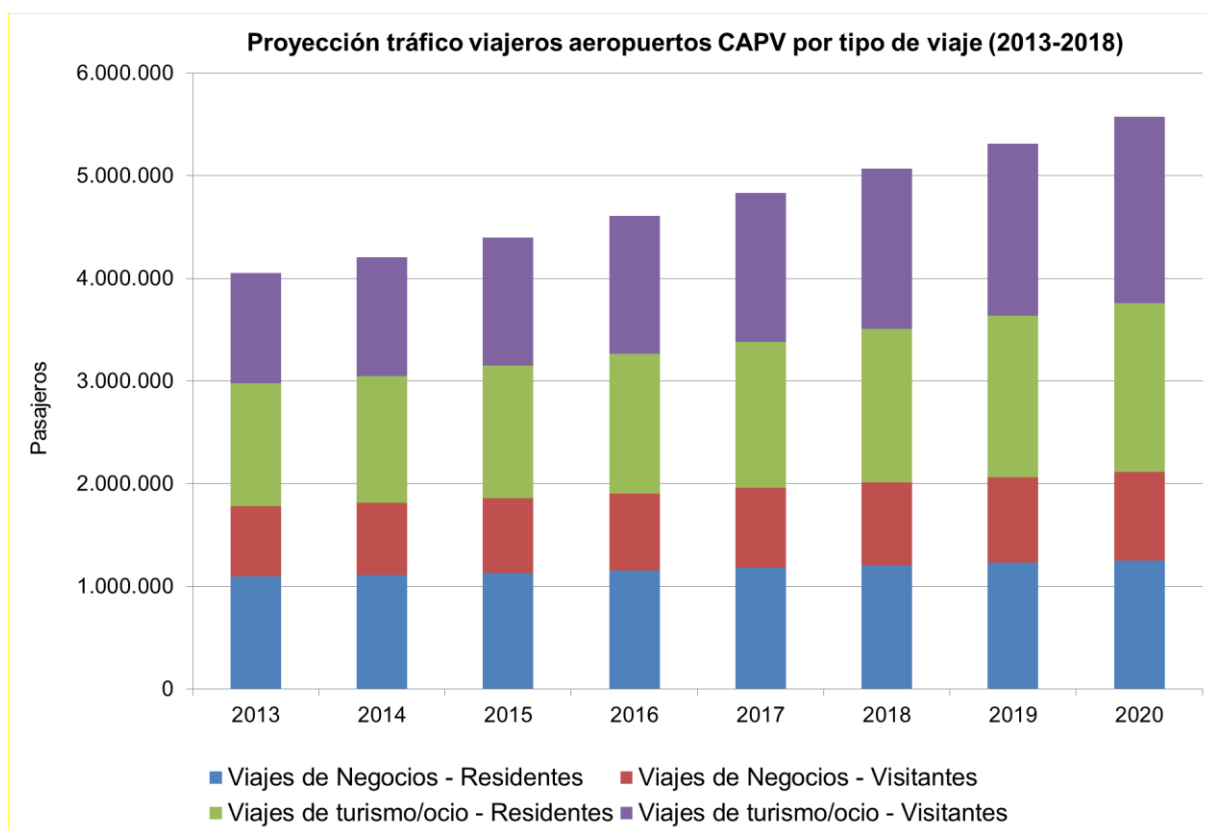


Figura 4. Previsiones de tráfico de los aeropuertos de la CAPV por segmentos (Residentes y visitantes) y motivos de viaje (Negocios y turismo/ocio) en el periodo 2013-2020

Fuente: Elaboración propia

#### 5.2.1.2. Identificación de nuevas oportunidades

Para analizar posibles nuevas conexiones internacionales directas de tráfico de pasajeros desde la CAPV, se asume la hipótesis de que pueden captarse nuevos tráficos que no están actualmente servidos mediante una conexión directa en:

- Los aeropuertos situados en la CAPV: aeropuertos de Bilbao, Vitoria, San Sebastián;
- las áreas cuyo aeropuerto alternativo a uno situado en la CAPV se encuentra más alejado, en términos de accesibilidad, que éstos. Se comparan para ello: (1) los tiempos de acceso en modo terrestre al aeropuerto de la CAPV y a un aeropuerto alternativo, y (2) los tiempos de acceso en modo terrestre al aeropuerto de la CAPV y de acceso existente en modo avión a un aeropuerto alternativo. Como primera aproximación, se asimilan las áreas a los aeropuertos que las sirven y, así, se tendrán en cuenta para el análisis los aeropuertos situados en la CAPV y los situados a menos de 100 km desde el límite territorial de la CAPV, es decir, los aeropuertos de Santander, Burgos, Logroño-Agoncillo, Pamplona, Biarritz-Anglet-Bayonne.



Figura 5. *Emplazamiento de los aeropuertos situados en la CAPV y de los circundantes a ella.*  
(Fuente: elaboración propia sobre Google Earth Pro)

## Conectividad de los aeropuertos objeto del análisis

### Aeropuerto de Bilbao

Según se indica en los documentos “Aeropuerto de Bilbao - Informe Tendencia 2004-2007-2011” (AENA aeropuertos, Marzo de 2012) y “Aeropuerto de Bilbao - Informe Ejecutivo de Tendencia - Resultados anuales de 2004-2007-2011” (AENA aeropuertos, Marzo de 2012):

- el porcentaje de pasajeros de salida que realiza al menos un transbordo para llegar a su destino final en 2011 es del 23,1%;

- las principales ciudades de destino final en 2011 tienen en la actualidad conexión con vuelo directo; para los pasajeros que realizan transbordo en 2011, el principal destino es Berlín y Nueva York;

#### Aeropuerto de Vitoria

Según se indica en los documentos “Aeropuerto de Vitoria - Informe de Resultados de Encuestas - 2007” (AENA, Marzo de 2008) y “Aeropuerto de Vitoria - Informe Ejecutivo - 2007” (AENA, Abril de 2008):

- el porcentaje de pasajeros de salida que realiza al menos un transbordo para llegar a su destino final en 2007 es del 11,5%;
- las principales ciudades de destino final en 2007 tenían conexión con vuelos directos en ese momento, algunos de ellos operados por Ryanair; el tráfico de pasajeros en la actualidad es extremadamente bajo y predominantemente de tipo no-regular;

#### Aeropuerto de San Sebastián

Según se indica en los documentos “Aeropuerto de San Sebastián - Informe de Resultados de Encuestas - 2007” (AENA, Marzo de 2008) y “Aeropuerto de San Sebastián - Informe Ejecutivo - 2007” (AENA, Abril de 2008):

- el porcentaje de pasajeros de salida que realiza al menos un transbordo para llegar a su destino final en 2007 es del 24,8%;
- los porcentajes más significativos por destino final en 2007 se muestran en la Tabla 16;
- las principales ciudades de destino final en 2007 tienen en la actualidad conexión con vuelo directo;

#### Aeropuerto de Santander

Según se indica en los documentos “Aeropuerto de Santander - Informe Tendencia - Semana tipo de mayo 2005-2010-2013” (AENA aeropuertos, Agosto de 2013) y “Aeropuerto de Santander -

---

Informe Ejecutivo de Tendencia - Semana tipo de mayo 2005-2010-2013” (AENA aeropuertos, Agosto de 2013):

- el porcentaje de pasajeros de salida que realiza al menos un transbordo para llegar a su destino final en 2013 es del 10,2%;
- los porcentajes más significativos por destino final en 2013 se muestran en la Tabla 16;
- las principales ciudades de destino final en 2013 tienen en la actualidad conexión con vuelo directo;
- los porcentajes más significativos por zona de residencia de los pasajeros en 2013 se muestran en la Tabla 17.

#### Aeropuerto de Burgos

Según se indica en el documento “Oportunidades de Negocio desde el Aeropuerto de Burgos” (AENA aeropuertos, Mayo de 2013):

- 143.900 pasajeros de salida generados en Burgos utilizan otros aeropuertos españoles en 2012: Madrid - 81,8%, Bilbao - 11,2%, Santander - 1,6%, otros - resto;
- los principales destinos internacionales de estos pasajeros en 2012 son: Bruselas - 8,8%, Ginebra - 5,1%, Berlín - 4,9%, Londres - 4,7%, Amsterdam - 4,2%, París - 4,1%.

#### Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

Según se indica en el documento “Oportunidades de Negocio desde el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo” (AENA aeropuertos, Mayo de 2013):

- 112.100 pasajeros de salida generados en La Rioja utilizan otros aeropuertos españoles en 2012: Madrid - 64,6%, Bilbao - 25,4%, otros - resto;
  - los principales destinos internacionales de estos pasajeros en 2012 son: Londres - 6,3%, Cancún - 5,0%, Roma - 4,9%, Budapest - 4,4%, Tánger - 4,1%, París - 4,0%.
-

### Aeropuerto de Pamplona

Según se indica en el documento “Oportunidades de Negocio desde el Aeropuerto de Pamplona” (AENA aeropuertos, Mayo de 2013):

- 164.300 pasajeros de salida generados en Navarra utilizan otros aeropuertos españoles en 2012: Madrid - 37,2%, Bilbao - 43,0%, otros - resto;
- los principales destinos internacionales de estos pasajeros en 2012 son: Londres - 16,9%, Roma - 9,0%, Frankfurt - 8,4%, Milán - 6,9%, Múnich - 5,1%.

### Aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne

Según se indica en el documento “Impact Economique de l’Aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne” (Chambre de Commerce et d’Industrie de Bayonne Pays Basque, Febrero de 2008):

### Tablas resumen

Tabla 16. *Porcentaje de pasajeros de salida que realiza al menos un transbordo para llegar a su destino final, por destino final.*

(Fuente: elaboración propia a partir de datos Oficina EMMA-AENA y de Aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne)

Aeropuerto	Bilbao <sup>(b)</sup>	Vitoria <sup>(a)</sup>	San Sebastián <sup>(a)</sup>	Santander <sup>(c)</sup>
Madrid		16,5%	51,4%	20,5%
Barcelona		14,6%	20,1%	10,3%
Málaga		0,7%		
Resto AENA	61,5%	3,2%	19,4%	28,4%
Londres	5,5%	31% <sup>(1)</sup>		8,4% <sup>(1)</sup>

Aeropuerto	Bilbao <sup>(b)</sup>	Vitoria <sup>(a)</sup>	San Sebastián <sup>(a)</sup>	Santander <sup>(c)</sup>
Edimburgo		0,7% <sup>(2)</sup>		
Reino Unido excl. los citados	1,1% <sup>(2)</sup>	1,2% <sup>(2)</sup>		3,3% <sup>(2)</sup>
Irlanda	0,7%	26,7% <sup>(1)</sup>		
Alemania	7,9% <sup>(3)</sup>	0,6% <sup>(2)</sup>	0,9% <sup>(2)</sup>	3,5% <sup>(2)</sup>
Roma				6,5% <sup>(1)</sup>
Italia excl. los citados	3,6%	0,6% <sup>(2)</sup>	1,4% <sup>(2)</sup>	3,9% <sup>(2)</sup>
Francia	2,3%			
Bélgica	1,8%			4,8% <sup>(1)</sup>
Portugal	1,0%			
Holanda	1,5%	0,6% <sup>(2)</sup>		
Estados Unidos	1,9% <sup>(2)</sup>		0,6% <sup>(2)</sup>	
Resto	11,3%	3,3%	6,2%	10,4%

<sup>(1)</sup> Ruta operada por Ryanair - <sup>(2)</sup> Sin vuelo directo - <sup>(3)</sup> Sin vuelo directo a algunos destinos

<sup>(a)</sup> Datos de 2007 - <sup>(b)</sup> Datos de 2011 - <sup>(c)</sup> Datos de 2013

Tabla 17. *Porcentajes más significativos de pasajeros de salida por zona de residencia.*

*(Fuente: elaboración propia a partir datos de Oficina EMMA-AENA y de Aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne)*

Residencia	Bilbao <sup>(b)</sup>	Vitoria <sup>(a)</sup>	San Sebast. <sup>(a)</sup>	Santander <sup>(c)</sup>	Biarritz <sup>(a)</sup>
CAPV	50,4%	57,3%	56,6%	7,8%	sin datos
Cantabria	0,4%	0,5%	0,0%	36,5%	sin datos
Burgos	0,7%	2,6%	0,0%	0,7%	sin datos
La Rioja	1,1%	3,0%	0,1%	0,4%	sin datos
Navarra	2,6%	5,7%	0,5%	0,7%	sin datos

---

Residencia	Bilbao <sup>(b)</sup>	Vitoria <sup>(a)</sup>	San Sebast. <sup>(a)</sup>	Santander <sup>(c)</sup>	Biarritz <sup>(a)</sup>
Resto de España	26,5%	10,1%	30,8%	33,7%	18,0%
Reino Unido	3,0%	11,4%	0,4%	1,8%	6,0%
Alemania	3,6%	0,3%		1,8%	2,5%
Francia	2,1%	0,3%	7,6%		62,0%
Italia	1,5%		0,6%	5,6%	
Bélgica	0,6%			1,3%	
Holanda	0,8%	0,2%	0,2%		
Irlanda		6,7%		1,0%	8,0%
Estados Unidos	1,2%	0,3%	0,7%	1,1%	
Resto	5,5%	1,7%	2,6%	7,6%	3,5%

<sup>(a)</sup> Datos de 2007 - <sup>(b)</sup> Datos de 2011 - <sup>(c)</sup> Datos de 2013

### Identificación de posibles nuevas conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros a partir de la conectividad actual de los aeropuertos objeto del análisis

Para realizar el análisis se tomará como referencia el tráfico comercial de pasajeros en el año 2013, el cual se muestra en la Tabla 18.



Tabla 18. Tráfico comercial de pasajeros en el año 2013.

(Fuentes: Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles - Datos provisionales, año 2013, Aena Aeropuertos; Statistiques de trafic - Décembre 2013, Aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne)

Aeropuerto	Pasajeros
Bilbao	3.800.789
Vitoria	6.912
San Sebastián	244.952
Santander	974.043
Burgos	18.905
Logroño-Agoncillo	10.598
Pamplona	155.939
Biarritz-Anglet-Bayonne	1.098.079

Para realizar el análisis se tomarán como referencia de capacidad de la aeronave los órdenes de magnitud siguientes:

- 250 plazas (B767-300ER), 300 plazas (A330-300, B787-800) ó 350 plazas (A340-600, B777-800) para las conexiones intercontinentales, y
- 50 plazas (CRJ200, ERJ-145, ATR 42), 75 plazas (CRJ700, E-175, ATR 72), 100 plazas (RJ-100, CRJ1000, E-190), 150 plazas (B737-800, A320-200, en configuración de dos clases), 200 plazas (B737-800, A320-200, en configuración de clase única) para las conexiones de corta y media distancia,

y un factor de ocupación mínimo del 75%, considerado, en principio, el umbral mínimo de rentabilidad.

Reino Unido

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con el Reino Unido desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Londres/Heathrow, desde el aeropuerto de Bilbao;
- Londres/Stansted, desde el aeropuerto de Bilbao, el de Santander y el de Biarritz-Anglet-Bayonne;
- Manchester, desde el aeropuerto de Bilbao.

Estos aeropuertos cubren las partes sur/sureste y centro de Gran Bretaña.

Aplicando los porcentajes definidos en el apartado dedicado a la conectividad a los valores del tráfico de pasajeros en el año 2013 definidos en la Tabla 18, se tiene:

- Pasajeros anuales con destino final Reino Unido excepto Londres en base a los datos de destino final de los pasajeros (Tabla 16): 74.083.

En el año 2013 ha habido 40.715 pasajeros anuales de tráfico comercial regular con destino Manchester desde el aeropuerto de Bilbao (Fuente: Estadísticas de tráfico aéreo - Datos provisionales, año 2013, AENA Aeropuertos).

Restando estos pasajeros al valor anterior, se tiene:

- Pasajeros anuales con destino final Reino Unido excepto Londres y Manchester en base a los datos de destino final de los pasajeros (Tabla 16): 33.368.

Con este valor se obtiene, en el momento actual:

- Para los aeropuertos del Reino Unido, excepto los de Londres y Manchester, una media de 321 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 2,1 vuelos con una aeronave de 200 plazas, de 2,9 vuelos con una aeronave de 150 plazas, de 4,3 vuelos con una aeronave de 100 plazas, de 5,7 vuelos con una aeronave

de 75 plazas, y de 8,6 vuelos con una aeronave de 50 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%;

- los aeropuertos más adecuados con los que establecer la conexión directa y así complementar la cobertura actual del país podrían ser Glasgow o Edimburgo, y Bristol, cubriendo la parte norte y suroeste de Gran Bretaña, respectivamente.

### Irlanda

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Irlanda desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Dublín, desde el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne; también la hubo desde el aeropuerto de Bilbao en la temporada de verano de 2013.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes, más la conexión con Dublín desde el aeropuerto de Bilbao en la temporada de verano.

### Alemania

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Alemania desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Dusseldorf, desde el aeropuerto de Bilbao;
- Frankfurt, desde el aeropuerto de Bilbao;
- Múnich, desde el aeropuerto de Bilbao;

Estos aeropuertos cubren la zona sur/suroeste del país.

En el pasado reciente también ha habido las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde el aeropuerto de Bilbao:

---

- Stuttgart/Echterdingen, hasta el final de la temporada de verano de 2013;
- Berlín/Tegel, durante la temporada de verano de 2013.

El aeropuerto de Stuttgart/Echterdingen está situado en la parte suroeste del país, entre los aeropuertos de Frankfurt y Múnich a aproximadamente 160 y 190 km de éstos, respectivamente. El aeropuerto de Berlín/Tegel cubre la zona noreste del país.

La única zona de Alemania con la que no existe una conexión aérea directa de tráfico comercial regular de pasajeros desde la CAPV es la zona norte. Los aeropuertos más adecuados con los que establecer la conexión directa y así complementar la cobertura actual del país podrían ser Hamburgo y Berlín, cubriendo la parte noroeste y noreste de Alemania, respectivamente.

### Italia

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Italia desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Roma/Fiumicino, desde el aeropuerto de Bilbao;
- Roma/Ciampino, desde el aeropuerto de Santander.

Estos aeropuertos cubren la zona centro del país.

En el pasado reciente también ha habido las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde el aeropuerto de Bilbao:

- Venecia/Marco Polo, hasta enero de 2014;
- Milán/Malpensa, hasta el final de la temporada de verano de 2013.

Estos aeropuertos cubren la parte norte del país.

Destaca la sustitución de la conexión directa de Alitalia con Milán/Malpensa por la conexión directa con Roma/Fiumicino, ambos aeropuertos con características de “hub” nacional.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes, más una conexión con Venecia en la temporada de verano.

### Francia

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Francia desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- París/Orly, desde los aeropuertos de Bilbao y Biarritz-Anglet-Bayonne;
- París/Charles de Gaulle, desde los aeropuertos de Bilbao y Biarritz-Anglet-Bayonne;
- Lyon, desde el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne;
- Niza, desde el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne;
- Marsella, desde el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne;
- Estrasburgo, desde el aeropuerto de Biarritz-Anglet-Bayonne.

En el pasado reciente no ha habido conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde el aeropuerto de Bilbao con otros aeropuertos franceses.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes.

Los aeropuertos potenciales candidatos para establecer una nueva conexión aérea directa de tráfico comercial regular de pasajeros serían los de Lyon, y Marseille Provence o Nice Côte d'Azur.

### Bélgica

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Bélgica desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Bruselas, desde el aeropuerto de Bilbao;
-

- Charleroi, desde los aeropuertos de Santander y Biarritz-Anglet-Bayonne.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes.

#### Portugal

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Portugal desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Lisboa, desde el aeropuerto de Bilbao.

En el pasado reciente no ha habido conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde el aeropuerto de Bilbao con otros aeropuertos portugueses.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes, en las que se incluye la conexión con el aeropuerto de Vigo, que cubre la parte norte del país.

#### Holanda

En la actualidad existen las siguientes conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Holanda desde los aeropuertos situados en la CAPV o desde los circundantes a ella:

- Amsterdam, desde el aeropuerto de Bilbao.

Se considera que el destino está suficientemente cubierto con las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros existentes.

#### Estados Unidos

En la actualidad no existen conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros con Estados Unidos desde los aeropuertos situados en la CAPV ni desde los circundantes a ella.

Aplicando los porcentajes definidos en el apartado dedicado a la conectividad a los valores del tráfico de pasajeros en el año 2013 en la Tabla 18, se tiene:

- Pasajeros anuales con destino final Estados Unidos en base a los datos de destino final de los pasajeros (Tabla 16): 73.685.
- Pasajeros anuales con destino final Estados Unidos en base a los datos de zona de residencia de los pasajeros (Tabla 17): 58.059.

Destaca el hecho de que el 79% de los pasajeros cuyo destino final es Estados Unidos tienen la residencia en dicho país, es decir, pueden considerarse visitantes a la CAPV.

Los aeropuertos de destino final en Estados Unidos no deberían ser, en principio, distintos a aquéllos con los que existen conexiones desde el aeropuerto de Madrid, cuyos datos en el año 2013 se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 19. *Tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto de Madrid/Barajas por aeropuerto destino en el año 2013.*

(Fuente: *Estadísticas de tráfico aéreo - Datos provisionales, año 2013, AENA Aeropuertos*)

AEROPUERTO	PASAJEROS	
NEW YORK / JOHN F.KENNEDY INTL	662.842	34%
MIAMI /INTERNACIONAL	442.266	23%
CHICAGO /OHARE INTERNACIONAL	171.555	9%
PHILADELPHIA INTERNATIONAL, PA	155.247	8%
DALLAS/FORT WORTH INTL	131.879	7%
ATLANTA/WILLIAM B HARTSFIELD	124.701	6%
NEWARK/INTERNACIONAL	95.306	5%
BOSTON/LOGAN INTERNACIONAL	88.493	5%
LOS ANGELES /INTERNACIONAL	45.576	2%

AEROPUERTO	PASAJEROS	
CHARLOTTE / DOUGLAS	42.260	2%
SAN FRANCISCO /INTERNACIONAL	1.778	0%
RESTO	1.155	0%
TOTAL ESTADOS UNIDOS	1.963.058	100%

Aplicando los porcentajes por aeropuerto, se obtiene, en el momento actual:

- para los aeropuertos de Nueva York (John F. Kennedy o Newark), una media de 276 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 1,5 vuelos con una aeronave de 250 plazas, de 1,2 vuelos con una aeronave de 300 plazas y de 1,1 vuelos con una aeronave de 350 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%;
- para el aeropuerto de Miami, una media de 163 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 0,9 vuelos con una aeronave de 250 plazas, de 0,7 vuelos con una aeronave de 300 plazas y de 0,6 vuelos con una aeronave de 350 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%;
- para los demás aeropuertos, las frecuencias son excesivamente reducidas.

#### **Identificación de posibles nuevas conexiones aéreas directas de tráfico en aerolíneas “Low Cost”**

Existen dos aspectos de la operación de aerolíneas “Low Cost” en un aeropuerto que normalmente producen en los gestores del aeropuerto, en los agentes sociales y en la sociedad en general un cierto grado de preocupación y/o controversia: las subvenciones a la aerolínea y el cese de la operación de la ruta por la aerolínea pasado un cierto tiempo.



Las subvenciones a las aerolíneas, si bien no son exclusivas de las aerolíneas “Low Cost”, ofrecen las siguientes reflexiones:

- Las ayudas estatales a las aerolíneas están reconocidas como una opción por las directrices de la UE (Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (2014/C 99/03)).
- Un sistema de ayudas públicas a las aerolíneas realizado en el marco de las directrices comunitarias podría tener sentido con ciertas condiciones:
  - que constituya un esquema en el que todos ganan para la CAPV y para la aerolínea;
  - que promueva de forma preferente o, mejor, única, la afluencia de pasajeros visitantes a la CAPV, pues éstos producen mayores beneficios en la Comunidad que los pasajeros residentes;
  - que reduzca los riesgos económicos para la aerolínea y que los elimine para la CAPV;
  - que tenga como resultado un beneficio global a nivel de la CAPV, compensando el gasto de la ayuda con unos mayores beneficios por el incremento del tráfico aéreo, tanto económicos como sociales;
  - que se gestione con claridad, transparencia y rigor.

El cese de la operación de la ruta por la aerolínea “Low Cost” pasado un cierto tiempo desde su implantación, tiempo que en no pocas ocasiones coincide con la expiración de la subvención, ofrece las siguientes reflexiones:

- Descartando de partida las actitudes maliciosas, es comprensible, desde el punto de vista de la aerolínea, el que ésta cese en la explotación de una ruta cuando dicha explotación no le ofrece los beneficios deseados.
  - La preocupación de los gestores aeroportuarios es igualmente comprensible, ya que dicho cese reduce directamente los ingresos del aeropuerto y desocupa las instalaciones, mientras que como efecto indirecto puede hacer que disminuya el interés del aeropuerto
-

para los pasajeros y las aerolíneas a causa de la disminución de la oferta aérea. *Los aeropuertos con pocos servicios aéreos son poco atractivos. Los pasajeros evitan rutinariamente los aeropuertos cercanos para utilizar aeropuertos más distantes que proporcionan un mejor servicio. La frecuencia de vuelos a cualquier destino es un aspecto clave del valor del servicio a los pasajeros. Las aerolíneas lo reconocen y responden en consecuencia.* (R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management). En los aeropuertos que tienen un bajo volumen de tráfico, la situación se ve agravada por el porcentaje, más o menos importante, que la ruta puede representar respecto al total del tráfico aéreo del aeropuerto.

- Los posibles efectos indirectos de pérdida de puestos de trabajo, disminución de ingresos para la comunidad y la ya citada disminución de la oferta aérea y los efectos negativos que provoca dicha disminución forman parte de la preocupación de los agentes sociales y de la sociedad en general.
- Es razonable que una nueva ruta directa que conecta dos aeropuertos/regiones entre los que no había previamente una demanda significativa y duradera despierte el interés de los usuarios en los primeros momentos de su implantación, y también lo es que dicho interés disminuya pasado un tiempo cuando los viajeros y las viajeras de cada zona de origen han visitado y conocido la zona de destino. Puede ser el momento de remplazar esa ruta por otra nueva.
- Los gestores del sistema aeroportuario de la CAPV, en colaboración con otros agentes de promoción de la Comunidad, principalmente los turísticos ya que este segmento es normalmente el más relacionado con los pasajeros de las aerolíneas “Low Cost”, pueden, mediante una planificación estratégica dinámica adecuada, anticiparse a las situaciones y minimizar los riesgos.

Es interesante, por otra parte, el efecto dinamizador que la operación de aerolíneas “Low Cost” puede ejercer sobre un aeropuerto que tiene un bajo volumen de tráfico, aspecto que se trata más adelante en este documento.

Las ciudades o zonas candidatas para establecer nuevas conexiones aéreas directas de tráfico en aerolíneas “Low Cost” serían aquéllas con las que no existen en la actualidad conexiones directas de ningún tipo desde la CAPV, con más probabilidad aquéllas en las que tiene su base una aerolínea “Low Cost”, y que pueden por tanto producir una afluencia de visitantes a la Comunidad, incluyendo las ciudades o zonas correspondientes a los mercados prioritarios y secundarios identificados en el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020 (Alemania, Francia, Reino Unido, Estados Unidos, países nórdicos e Italia). Así por ejemplo: los ya citados para las nuevas conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros, países bálticos (Vilnius o Riga), Oslo, Estocolmo, Copenhague, Varsovia, Praga, Viena, Salzburgo o Innsbruck, Cracovia, Budapest, Bucarest, Suiza (Ginebra o Basilea), sur de Italia (Nápoles, Bari). Pueden establecerse otras conexiones aéreas directas, además de las ya citadas, que son menos evidentes a priori, en combinación con una promoción adecuada, no exentas de un cierto riesgo desde el punto de vista del mercado; existen numerosos ejemplos y la lista sería extensa.

Algunas aerolíneas que pueden ofrecer estos servicios son: Air Baltic, Blu Express, Blue Air, Easyjet, Meridiana, Norwegian, Ryanair, Smartwings, Transavia, Volotea, Vueling, Wizz Air.

#### **Identificación de posibles nuevas conexiones aéreas directas de tráfico chárter**

Las conexiones aéreas de tráfico chárter son el resultado de las iniciativas de los operadores turísticos que, para cada temporada, programan los paquetes correspondientes, incluyendo los aeropuertos desde los que los sirven con vuelos específicos que no se comercializan, normalmente, de forma independiente de los paquetes citados.

Las ciudades o zonas candidatas para establecer nuevas conexiones aéreas directas de tráfico chárter quedan en principio, por tanto, en manos de los operadores turísticos.

A destacar que, normalmente y hasta la fecha, los aeropuertos situados en la CAPV ejercen como emisores de tráfico, esto es, sirven a los pasajeros residentes en la CAPV que parten a un destino y retornan a la CAPV tras finalizar su estancia en dicho destino. Se espera que la citada característica de emisión de tráfico se reduzca, incrementándose por tanto la característica de recepción de pasajeros, de acuerdo con las previsiones recogidas en el Plan Estratégico del

---

Turismo Vasco 2020, siendo los orígenes principales los ya identificados en dicho Plan: Alemania, Francia, Reino Unido, Estados Unidos, países nórdicos e Italia.

### Posibilidades del aeropuerto de San Sebastián

AENA ha informado en su carta de fecha 22/dic/2013 que la longitud de la pista del aeropuerto de San Sebastián no será modificada respecto a la que tiene actualmente, de 1.745 m.

Con esta longitud, los alcances típicos que permite el aeropuerto para las aeronaves despegando con un 80% de la máxima carga de pago <sup>(\*)</sup> son los siguientes (en la figura más abajo se muestra gráficamente el alcance).

(\*) Significa que ha sido calculado en base a la distancia de despegue disponible, para la temperatura de referencia del aeródromo (25 °C), en condiciones de pista seca, para una única motorización de la aeronave, considerando que la aeronave está cargada al 80% de su capacidad (en peso; téngase en cuenta que la carga completa del total de los pasajeros y su equipaje suele ser del orden del 70% de la capacidad máxima, el resto se ocupa con la carga en bodega y con los objetos de atención a los pasajeros). El alcance disminuiría con una mayor temperatura, con la pista húmeda o con una mayor carga. Para mantener el alcance en estas condiciones, la carga debería reducirse. Para un mayor detalle y precisión, deberían tenerse en cuenta los procedimientos propios de cada compañía aérea.

Tabla 20. Alcances típicos que permite el aeropuerto de San Sebastián para las aeronaves despegando con un 80% de la máxima carga de pago.

(Fuente: Elaboración propia)

Aeronave	Alcance (en millas náuticas - NM)
A319-100	2300 NM
A320-200	1900 NM
ATR72	800 NM
ATR72-500	800 NM

---

Aeronave	Alcance (en millas náuticas - NM)
B717-200	1300 NM
B737-500	1400 NM
B737-700	1200 NM
B737-800	500 NM
CRJ-100	1100 NM
CRJ-1000	no se puede precisar con los datos disponibles, posiblemente llegaría a 600 NM
CRJ-200	sin datos
CRJ-700	no se puede precisar con los datos disponibles, posiblemente llegaría a 600 NM
CRJ-900	no se puede precisar con los datos disponibles, posiblemente llegaría a 600 NM
E-190	no se puede precisar con los datos disponibles, posiblemente llegaría a 600 NM
E-195	no se puede precisar con los datos disponibles, posiblemente llegaría a 600 NM
ERJ-145	sin datos
RJ-100	sin datos

Las aeronaves citadas representan prácticamente todo el abanico de aeronaves que podrían ser usuarias del aeropuerto de San Sebastián, incluyen las que han acumulado la casi totalidad del tráfico de pasajeros de los aeropuertos de San Sebastián y de Bilbao en los dos últimos años, y están en la flota de numerosas compañías aéreas (incluyendo IBERIA, AIR NOSTRUM, VUELING, AIR EUROPA, AIR BERLIN, EASYJET AIR BERLIN, EASYJET y RYANAIR).

---

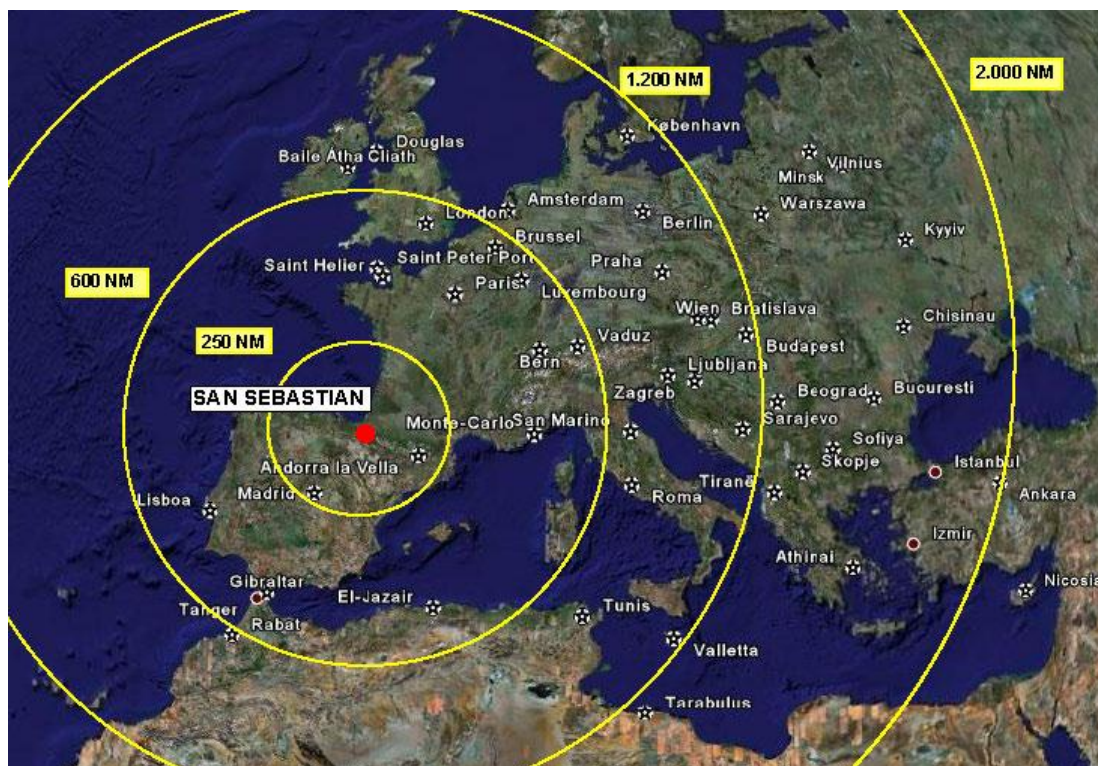


Figura 6. Áreas de influencia aérea del aeropuerto de San Sebastián.  
(Fuente: Elaboración propia)

En resumen, la longitud actual de la pista del aeropuerto de San Sebastián permite operar a la práctica totalidad de las aeronaves hasta un alcance de 600 NM, que incluye todos los destinos de la península y Baleares, Francia, Suiza, Londres, noroeste de Italia, Rabat y Alger. Destaca la limitación del B737-800 (única aeronave de la flota de RYANAIR), que posiblemente se pueda solventar si en la operación no lleva carga de bodega.

En lo que respecta a las condiciones atmosféricas, según datos tomados del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián aprobado el 13/jul/2006:

- la orientación de la pista tiene un coeficiente de utilización por viento (esto es, permite la operación) del 98,7% para aeronaves pequeñas y del 99,7% para aeronaves medianas;
- las condiciones de visibilidad horizontal y altura de la base de las nubes permiten la operación visual o instrumental de precisión al menos un 83% del tiempo.

Desde el punto de vista de la operación de las aeronaves, las características del aeropuerto de San Sebastián no son las óptimas: la longitud de la pista está muy justa para las aeronaves del tipo A320-200 y B737-800; la pista está mojada con cierta frecuencia (lo cual por otra parte se puede mitigar con un tratamiento superficial adecuado); la pista no tiene un área de seguridad de extremo de pista; las aproximaciones desde el norte se desarrollan en más de una FIR (región de información de vuelo); no existe aproximación instrumental de precisión. Esta situación puede provocar una cierta prevención en algunas compañías aéreas que, aunque por sí sola normalmente no debería ser suficiente para que la compañía desista de operar (o de considerar la operación) en el aeropuerto, sí puede contribuir a esta decisión si se combina con una explotación que esté situada (o se prevea que esté situada) en el umbral de rentabilidad.

Las oportunidades para el aeropuerto de San Sebastián aparecerían por consiguiente en las conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros, en aerolíneas “Low Cost” o charter con las ciudades incluidas dentro del alcance de 600 NM indicado.

## Conclusiones

De acuerdo con el análisis realizado, podría existir un interés en establecer nuevas conexiones directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde la CAPV, captando nuevos tráficos generados en la CAPV y las zonas circundantes a ella, con los siguientes aeropuertos:

- Glasgow o Edimburgo, y Bristol, cubriendo la parte norte y suroeste de Gran Bretaña, respectivamente. La demanda media conjunta podría ser de aproximadamente 320 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 2,1 vuelos con una aeronave de 200 plazas, de 2,9 vuelos con una aeronave de 150 plazas, de 4,3 vuelos con una aeronave de 100 plazas, de 5,7 vuelos con una aeronave de 75 plazas, y de 8,6 vuelos con una aeronave de 50 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%.
  - Dublín, en la temporada de verano.
  - Hamburgo y Berlín, cubriendo la parte noroeste y nordeste de Alemania, respectivamente.
  - Venecia, en la temporada de verano.
-

- Lyon, y Marseille Provence o Nice Côte d'Azur.
- Nueva York (John F. Kennedy o Newark). La demanda media podría ser de aproximadamente 275 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 1,5 vuelos con una aeronave de 250 plazas, de 1,2 vuelos con una aeronave de 300 plazas y de 1,1 vuelos con una aeronave de 350 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%.
- Miami. La demanda media podría ser de aproximadamente 165 pasajeros por semana y sentido, lo que equivale a unas frecuencias medias por semana y sentido de 0,9 vuelos con una aeronave de 250 plazas, de 0,7 vuelos con una aeronave de 300 plazas y de 0,6 vuelos con una aeronave de 350 plazas, con un factor de ocupación mínimo del 75%.

Complementariamente, se podrían captar nuevos tráficos generados en un entorno más alejado que la CAPV y las zonas circundantes a ella, para el que un aeropuerto de la CAPV ejerza como aeropuerto de transbordo para un destino final concreto en mejores condiciones que un aeropuerto alternativo. El volumen de este tráfico dependerá en buena medida de las características de la conexión directa desde la CAPV (días de operación, horario), se considera que, en principio, no será elevado pero puede contribuir a incrementar el interés de la conexión directa.

Las ciudades o zonas candidatas para establecer nuevas conexiones aéreas directas de tráfico en aerolíneas "Low Cost" serían aquéllas con las que no existen en la actualidad conexiones directas de ningún tipo desde la CAPV, con más probabilidad aquéllas en las que tiene su base una aerolínea "Low Cost", y que pueden por tanto producir una afluencia de visitantes a la Comunidad, por ejemplo: los ya citados para las nuevas conexiones aéreas directas de tráfico comercial regular de pasajeros, países bálticos (Vilnius o Riga), Oslo, Estocolmo, Copenhague, Varsovia, Praga, Viena, Salzburgo o Innsbruck, Cracovia, Budapest, Bucarest, Suiza (Ginebra o Basilea), sur de Italia (Nápoles, Bari). Pueden establecerse otras conexiones aéreas directas, además de las ya citadas, que son menos evidentes a priori, en combinación con una promoción adecuada, no exentas de un cierto riesgo desde el punto de vista del mercado; existen numerosos ejemplos y la lista sería extensa.



Las ciudades o zonas candidatas para establecer nuevas conexiones aéreas directas de tráfico chárter quedan en principio, en manos de los operadores turísticos. Se espera que se incremente la característica de recepción de pasajeros de los aeropuertos de la CAPV, de acuerdo con las previsiones recogidas en el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020.

El/los aeropuerto/s situado/s en la CAPV desde el/los que se establecería/n cada una de las posibles nuevas conexiones aéreas directas analizadas (tráfico comercial regular de pasajeros, tráfico en aerolíneas “Low Cost”, tráfico chárter) dependerá/n en buena medida de la aerolínea y del operador turístico, aunque debería ajustarse a la estructura del sistema aeroportuario de la CAPV.

Los resultados obtenidos deben considerarse preliminares y orientativos, ya que se basan en los datos disponibles cuya extensión y detalle son limitados y, por otra parte, dependen de factores difíciles de controlar por un gestor aeroportuario, principalmente porque la decisión final de establecer una conexión aérea pertenece a las compañías aéreas (no hay que olvidar que el establecimiento de una nueva conexión directa, por ejemplo, puede perjudicar a otras rutas existentes de la propia compañía o, por el contrario, puede captar pasajeros de una compañía competidora).

### 5.2.1.3. Identificación de amenazas

La entrada en servicio dentro de unos años de la conexión ferroviaria de alta velocidad “Y vasca” y su conexión con la red de Alta Velocidad Española (AVE) dibujará un escenario de accesibilidad bastante diferente al actual.

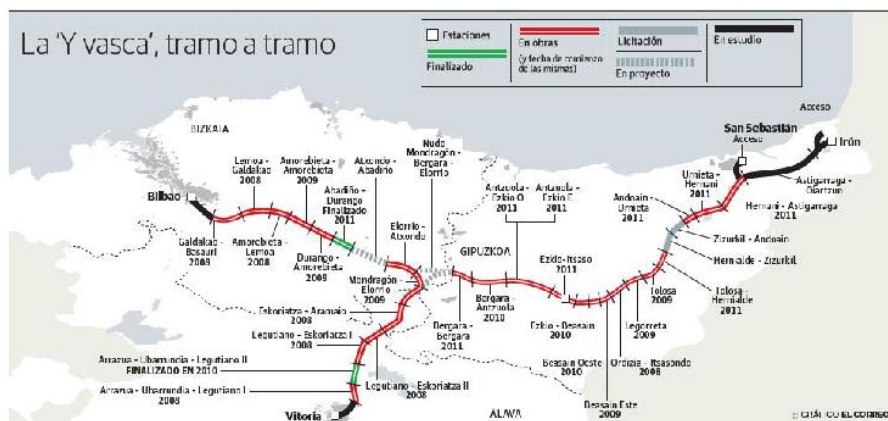


Figura 7. La Y vasca.

(Fuente: [www.treneando.com](http://www.treneando.com))

Al inicio de este documento ya se ha hecho mención a los nuevos escenarios de competencia entre los modos aéreo y ferroviario, donde se observa que, en muchos casos, la oferta ferroviaria aparece como la más ventajosa en términos de tiempo (puerta a puerta), sin tener de momento en cuenta las tarifas.

En este escenario, y en función de la explotación que finalmente se dé a la “Y vasca”:

- Las conexiones que en el futuro vayan a ser servidas por la conexión ferroviaria de alta velocidad pueden ver su demanda muy perjudicada, sobre todo aquéllas que se mueven en el entorno de los 400-800 km. Se trataría en este caso fundamentalmente de las conexiones de los aeropuertos de Bilbao, San Sebastián y Vitoria con el de Madrid/Barajas y, en menor medida, con el de Barcelona-El Prat. Un caso especialmente grave podría ser el del aeropuerto de San Sebastián, donde una hipotética desaparición de estos vuelos con los aeropuertos de Madrid/Barajas y Barcelona-El Prat, que son los únicos vuelos regulares que operan en la actualidad, dejaría la instalación sin servicios regulares, con el peligro que ello podría representar para su viabilidad futura. Existe suficiente experiencia de casos similares acumulada en España y en el resto del mundo para intentar, en lo posible, tomar las decisiones pertinentes.
- Las áreas de influencia de los aeropuertos se amplían notablemente (pues la conexión ferroviaria de alta velocidad puede llegar a suponer velocidades medias 2,5 veces superiores a las de los actuales modos por carretera) y se superponen entre aeropuertos en competencia. En estas situaciones, los aeropuertos más beneficiados son aquéllos que consiguen minimizar las conexiones entre la conexión ferroviaria de alta velocidad (Estación) y el aeropuerto (Terminal).

Una primera aproximación al posible impacto de la nueva conexión ferroviaria de alta velocidad sobre los tráficos aéreos actuales se podría realizar a partir de lo ocurrido en otras experiencias similares, como son los casos de las conexiones de Madrid con el resto de capitales de provincias

localizadas en la periferia (Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga). En estos momentos, los repartos modales existentes en estas relaciones son los siguientes:

Tabla 21. *Reparto modal Avión-AVE en relaciones con Madrid de diversas ciudades españolas.*

(Fuente: Elaboración propia a partir de [www.ferropedia.es](http://www.ferropedia.es))

Conexión	Avión	AVE
Madrid-Barcelona	41%	59%
Madrid-Sevilla	10%	90%
Madrid-Valencia	50%	50%
Madrid-Málaga	16%	84%

Los porcentajes anteriores se corresponden con la situación actual, y han ido variando en el tiempo desde la implantación de la conexión ferroviaria de alta velocidad en cada relación, siempre en favor del medio ferroviario.

Teniendo en cuenta las comparativas realizadas anteriormente con relación a los tiempos esperados por cada modo en las relaciones, así como la consideración de que la “Y vasca” estará operativa en 2018, es posible establecer las siguientes pérdidas de pasajeros.

Tabla 22. *Porcentajes de pérdida de pasajeros para los Aeropuertos de Bilbao y San Sebastián debidas a la competencia la conexión ferroviaria de alta velocidad*

(Fuente: Elaboración propia)

Año	Bilbao-Madrid	San Sebastián-Madrid	Bilbao-Barcelona	San Sebastián-Barcelona
2018	10%	10%	10%	10%
2020	50%	45%	40%	40%
2025	80%	70%	60%	60%

La aplicación de estos porcentajes al número de viajes por relación y la consideración de los crecimientos esperados para el sistema aeroportuario vasco permite actualizar las previsiones efectuadas anteriormente, teniendo presente el efecto de la conexión ferroviaria de alta velocidad. Son las siguientes:

Tabla 23. Previsiones de tráfico de pasajeros futuros totales y para los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián en dos escenarios: CON y SIN conexión ferroviaria de alta velocidad

(Fuente: Elaboración propia)

San Sebastian	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
SIN AVE	244.952	254.146	265.770	278.416	291.966	306.565	321.253	336.807
CON AVE	244.952	254.146	265.770	278.416	291.966	276.784	236.944	160.026
<b>Bilbao</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
SIN AVE	3.800.789	3.943.446	4.123.805	4.320.027	4.530.273	4.756.811	4.984.710	5.226.056
CON AVE	3.800.789	3.943.446	4.123.805	4.320.027	4.530.273	4.617.233	4.568.823	4.354.009
<b>Vitoria</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
SIN AVE	6.912	7.171	7.499	7.856	8.239	8.651	9.065	9.504
CON AVE	6.912	7.171	7.499	7.856	8.239	8.651	9.065	9.504
<b>TOTAL</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
SIN AVE	4.052.653	4.204.764	4.397.074	4.606.299	4.830.477	5.072.027	5.315.028	5.572.367
CON AVE	4.052.653	4.204.764	4.397.074	4.606.299	4.830.477	4.902.668	4.814.833	4.523.539

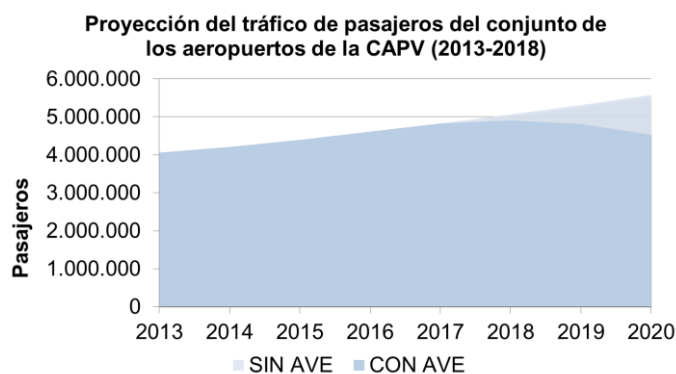


Figura 8. Previsiones de tráfico de pasajeros futuros totales en dos escenarios: CON y SIN conexión ferroviaria de alta velocidad (AVE)  
(Fuente: Elaboración propia)

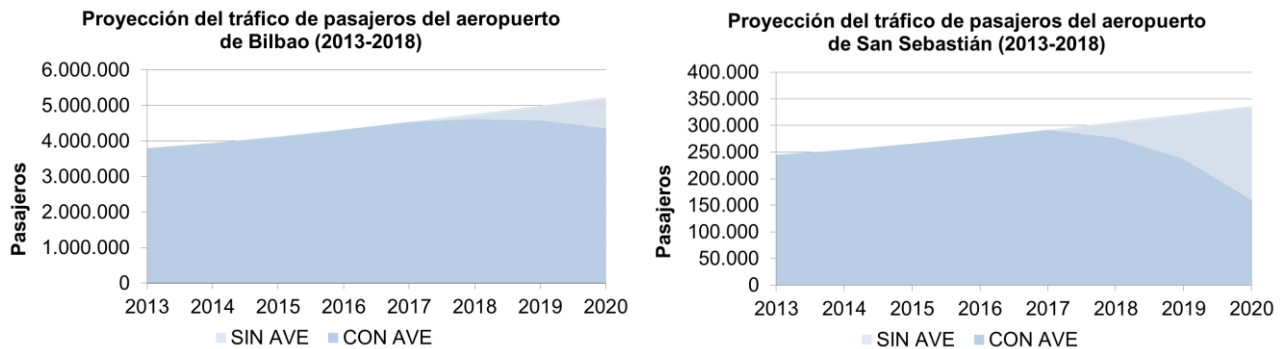


Figura 9. Previsiones de tráfico de pasajeros futuros de los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián en dos escenarios: CON y SIN conexión ferroviaria de alta velocidad (AVE)

(Fuente: Elaboración propia)

#### 5.2.1.4. Factores críticos de éxito para la captación

De los análisis realizados hasta el momento se ha concluido que para el sistema aeroportuario de la CAPV podría en principio existir un interés en establecer las nuevas conexiones aéreas directas.

Con independencia de la realización de las labores comerciales pertinentes orientadas a la captación de las compañías interesadas en ofrecer esas conexiones, existen los denominados “factores críticos de éxito” que habrá que considerar en dicha captación. Entre los más importantes, se pueden citar:

- Demanda -residentes- en el “hinterland” de proximidad.
- Posibilidad de establecer frecuencias mínimas rentables y atractivas para la ruta en cuestión
- Buenas condiciones meteorológicas.
- Congestión aérea escasa (“slots” suficientes y atractivos).

- Existencia de líneas regulares de pasajeros para poder conseguir, como objetivo secundario, algunos tránsitos (sin que por ello quiera decir que se quiera convertir al aeropuerto en un “hub”).
- Las tarifas aeroportuarias, principalmente en el caso de las aerolíneas chárter y “Low Cost”).
- Pistas adecuadas para su uso por aviones de gran tamaño y el alcance aéreo deseado.
- Un área terminal adecuada a las necesidades.
- Superficies en tierra amplias para permitir el estacionamiento de las aeronaves.
- Buena conectividad con la red de carreteras, que permita incrementar al máximo el “hinterland” potencial.
- Buena conectividad con la conexión ferroviaria de alta velocidad, que permita incrementar al máximo el “hinterland” potencial.
- Red de comunicaciones que facilite información en tiempo real y la comunicación entre los agentes (voz, “Electronic Data Interchange” (EDI), etc.).
- Horario normal adecuado a sus necesidades
- Facilidad para ampliar el horario normal en caso de necesidad.
- Existencia de un ente de promoción separado de la gestión aeroportuaria.

#### **5.2.1.5. Caracterización de los factores críticos de éxito en el sistema aeroportuario actual**

Actualmente, la situación del sistema aeroportuario de la CAPV con relación a los factores críticos de éxito identificados es la siguiente.

Tabla 24. Valoración de los aeropuertos de la CAPV con relación a los factores claves de éxito para el transporte aéreo de pasajeros.

(Fuente: Elaboración propia)

Criterio	Aeropuerto de Bilbao	Aeropuerto de San Sebastián	Aeropuerto de Vitoria
Demanda -residentes- en el “hinterland” de proximidad	E	N	I
Posibilidad de establecer frecuencias mínimas	E	I	I
Condiciones meteorológicas	N	N	E
Congestión aérea	B	E	E
Existencia de líneas regulares pasajeros	E	N	I
Tarifas aeroportuarias	N	E	E
Características de la pista	B	I	E
Características del área terminal	E	B	N
Superficies en tierra	E	I	E
Conectividad con la red de carreteras	E	B	E
Conectividad con la conexión ferroviaria de alta velocidad (*)	I	I	I
Red de comunicaciones	E	B	N
Horario normal	E	B	I
Facilidad para la ampliación del horario normal	E	N	E
Ente de promoción	E	B	E

E: Excelente; B: Bueno; N: Normal; I: Inadecuado.

(\*) La próxima entrada en servicio de la “Y vasca” colocará a todos los aeropuertos situados en la CAPV en una situación excelente con relación a este factor crítico.

#### 5.2.1.6. Análisis de la oferta en competencia

En el análisis efectuado hasta el momento, se ha supuesto que las oportunidades de captación de demanda (esto es, nuevas conexiones directas de tráfico comercial internacional regular de pasajeros desde la CAPV) identificadas se localizan principalmente en la CAPV más un área de hasta 100 km desde el límite territorial de la CAPV. En esta área se incluyen los aeropuertos situados en la CAPV más los aeropuertos de Santander, Burgos, Logroño-Agoncillo, Pamplona y Biarritz-Anglet-Bayonne.

Es cierto que la realidad no funcionará de esta manera y la oportunidad será aprovechada con mayor probabilidad por aquellos aeropuertos mejor posicionados con relación a los factores críticos de éxito identificados en los apartados anteriores. Por tales razones, se hace precisa la comparación de todos los aeropuertos del área en base a dichos factores.

Un análisis de los factores para los aeropuertos situados en la CAPV con relación al resto de aeropuertos del “hinterland” en competencia nos muestra las siguientes valoraciones cualitativas comparativas:

- El aeropuerto de Bilbao es el que cuenta con una demanda en el “hinterland” de proximidad más potente. Este potencial es el que le coloca en mejor posición para poder establecer rutas con frecuencias mínimas rentables y atractivas.
- Aunque el aeropuerto de Bilbao es el que cuenta con mayor número de vuelos, la capacidad aérea actualmente disponible es suficiente. El resto de instalaciones no presentan tampoco situaciones de congestión aérea.
- El aeropuerto de Bilbao es el que cuenta con mayor número y variedad de rutas regulares.
- El aeropuerto de Bilbao (como resultado de su clasificación por AENA) presenta las tarifas más elevadas entre todos los aeropuertos del “hinterland”. Los aeropuertos de San Sebastián y Vitoria se sitúan en el grupo de aeropuertos más baratos.
- El aeropuerto de Vitoria tiene la pista con mayor longitud entre los aeropuertos del “hinterland” en competencia. Permite vuelos hasta una distancia típica de 5000 NM.



- El área terminal del aeropuerto de Bilbao, en tipología y capacidad de servicios y espacios, es la mejor dotada entre todos los aeropuertos.
- A excepción del aeropuerto de San Sebastián, las superficies en tierra para el estacionamiento de aeronaves son suficientes y pueden ser ampliadas si es requerido.
- Todos los aeropuertos presentan buenas conexiones por carretera. Los aeropuertos de Vitoria y Burgos presentan las mejores condiciones para la conexión con la Península Ibérica.
- Ninguno de los aeropuertos considerados ni sus respectivas capitales de territorio o provincia cuenta en estos momentos con accesibilidad por conexión ferroviaria de alta velocidad.
- Todos los aeropuertos presentan similares características respecto a la red de comunicaciones.
- El horario del aeropuerto de Bilbao es actualmente el más amplio.
- En general, todos los aeropuertos tienen la posibilidad de ampliar su horario normal.
- En todos los casos, los aeropuertos disponen de sociedades de promoción para la captación de nuevas rutas aéreas con participación de organismos locales

Del análisis realizado hasta el momento puede concluirse que el aeropuerto de Bilbao se presenta inicialmente como el más atractivo para la captación de nuevas líneas regulares de pasajeros en el “hinterland” de competitividad analizado. Presenta, sin embargo, dos hándicaps:

- Unas tarifas más elevadas que el resto de aeropuertos.
- Las limitaciones de la pista para las operaciones de aeronaves por encima de los 2000 NM.

El primero de los aspectos puede resultar importante en el caso en que en las proximidades se sitúe un aeropuerto capaz de resultar atractivo en términos de accesibilidad terrestre al

---

“hinterland” de proximidad del aeropuerto de Bilbao. Podría ser el caso, por ejemplo, del aeropuerto de Santander.

El segundo de los aspectos no debería preocupar demasiado al no existir entre los aeropuertos en competencia ninguno con una pista de mayor longitud que la del aeropuerto de Bilbao, a excepción del aeropuerto de Vitoria, que al formar parte del sistema aeroportuario de la CAPV no forma parte de la competencia del aeropuerto de Bilbao.

En consecuencia, los puntos críticos para el desarrollo del tráfico de pasajeros en los aeropuertos situados en la CAPV con relación a la competencia son:

- Las tarifas del aeropuerto de Bilbao respecto al resto de aeropuertos, principalmente respecto al aeropuerto de Santander, en la competencia por la captación de algunos vuelos regulares anteriormente identificados como oportunidades.

#### **5.2.1.7. Actuaciones recomendadas**

Los resultados obtenidos permiten identificar las líneas de actuación que podrían emprenderse en el futuro:

- Realizar un análisis detallado de posibles nuevas conexiones internacionales directas de tráfico comercial regular de pasajeros desde la CAPV a partir de un abanico más amplio de datos (como pueden ser los datos en bruto de las encuestas de movilidad en los aeropuertos realizadas por la Oficina EMMA de Aena Aeropuertos, los datos de trayectos de los pasajeros disponibles por las compañías aéreas, y los datos que se recopilen en nuevas encuestas que se realicen de forma específica para este fin).
- En línea con el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, promover acciones, conjuntas o de apoyo, por parte de las entidades de promoción turística (Basquetour, agentes locales) para ofrecer la CAPV como destino en aquéllas zonas para las que se haya identificado la posibilidad de establecer nuevas conexiones directas de tráfico comercial regular de pasajeros, con el objetivo de incrementar la demanda existente actualmente. No hay que

olvidar que los pasajeros-visitantes aportan un mayor beneficio económico al conjunto de la CAPV que los pasajeros-residentes.

- Elaborar estudios de demanda detallados entre las zonas seleccionadas como potencialmente interesantes para la apertura de rutas operadas por aerolíneas “Low Cost”, y el “hinterland” del sistema aeroportuario de la CAPV que permitan, como mínimo, identificar y estimar: (1) la demanda potencial anual, (2) la sensibilidad de la misma a factores socioeconómicos y de competitividad entre instalaciones, y (3) la estacionalidad de esta demanda. En el caso de obtener resultados adecuados (alta demanda potencial, baja estacionalidad y contenida sensibilidad a la competitividad entre aeropuertos), realizar aproximaciones con estos resultados a las aerolíneas “Low Cost” que operan en esas zonas (u otras) para analizar la posibilidad de abrir nuevas rutas.
- Promover conjuntamente con el sector turístico la creación de paquetes turísticos combinados con participación de dos o más territorios donde el comienzo/final del viaje pueda localizarse en el territorio de Gipuzkoa, al objeto de poder generar vuelos chárter desde/hacia el aeropuerto de San Sebastián.
- Apoyar y apostar decididamente por el aeropuerto de Vitoria como base para una posible línea regular de tráfico intercontinental de pasajeros.

### **5.3. Otras oportunidades de negocio**

Dentro de las oportunidades de negocio no ligadas directamente con los tráficos de pasajeros o de carga, se identifican las siguientes:

- Desarrollo de un centro de mantenimiento de aeronaves para compañías aéreas
- Actividades ligadas a la formación aeronáutica.
- Desarrollo de ciudades aeroportuarias.

Actualmente, la situación de los aeropuertos situados en la CAPV con relación a estas actividades es la siguiente:

---

- Aeropuerto de Bilbao

Cuenta con una escuela de formación aeronáutica gestionada por la empresa FLYBAI, donde se realizan cursos para formación de pilotos y formación de técnicos de mantenimiento. La escuela ofrece asimismo servicios de fotografía, publicidad y otros.

No cuenta con ningún centro de mantenimiento de aeronaves para compañías aéreas, aunque si cuenta con un Departamento de Mantenimiento en línea de IBERIA.

No cuenta con hangares para la aviación general y Flybai asume temporalmente los gastos de mantenimiento de su actividad.

- Aeropuerto de San Sebastián

Cuenta con una escuela de formación aeronáutica gestionada por la empresa EASOFLYERS, donde se realizan cursos para formación de pilotos.

No cuenta con ningún centro de mantenimiento de aeronaves para compañías.

- Aeropuerto de Vitoria

Aunque en estos momentos no cuenta con ninguna escuela de formación ni centro de mantenimiento, el Aeroclub Heraclio Alfaro de Vitoria reabrirá en breve sus puertas para la formación de pilotos en su escuela.

No cuenta con ningún centro de mantenimiento de aeronaves para compañías.

Respecto a los factores críticos de éxito para el desarrollo de actividades actualmente no desarrolladas en los aeropuertos situados en la CAPV, hay que señalar lo siguiente:

- Las compañías aéreas suelen localizar sus centros de mantenimiento en aquellos aeropuertos que son base para sus flotas. De esta manera se consigue una coordinación entre los tiempos de espera de las aeronaves con los momentos de reparación/mantenimiento de las mismas, sin necesidad de añadir costes por desplazamientos y pérdidas de tiempo adicionales. En estos momentos, ninguna gran

compañía tiene su base en los aeropuertos situados en la CAPV, por lo que esta oportunidad es remota. Una opción podría ser que alguna compañía de menor tamaño decidiera instalar en alguno de estos aeropuertos una base aeroportuaria principal, lo que conllevaría posiblemente la creación y operación de su centro de operaciones, reparaciones y mantenimiento.

- Una tendencia actual en la formación de pilotos es la de organizar planes de estudios que permiten simultáneamente el aprendizaje de gestión aeronáutica por un lado, y de habilitación para el pilotaje por otro. Por esta razón, últimamente están prosperando con éxito cursos liderados por las propias universidades que se apoyan en escuelas de pilotos para ofrecer una formación conjunta, más completa, atractiva y de calidad. Los requisitos por parte de la oferta son claros: aulas para la formación teórica, profesorado formado en ambas disciplinas, medios técnicos en tierra (simuladores), un aeropuerto con instalaciones y horarios disponibles adecuados, y los correspondientes medios aéreos; por parte de la demanda, un “hinterland” poblacional potente y una tradición (aunque cada vez menos) son factores importantes para el desarrollo de estas actividades formativas con éxito. El País Vasco cuenta con universidades de prestigio, escuelas de pilotos en todas las instalaciones aeroportuarias, y una población de 2,2 millones de personas.
- Con respecto al desarrollo de ciudades aeroportuarias, y de acuerdo con *Modelos de Ciudades Aeroportuarias y su formalización como Ecociudades*, no todos los aeropuertos se encuentran igualmente preparados para aprovechar al máximo este concepto de negocio, puesto que dependen, en gran medida, de los siguientes elementos:
  - Ubicación geográfica
  - Zona de influencia
  - Infraestructuras del aeropuerto y de la zona donde se ubica
  - Infraestructuras de transportes

Una ciudad aeroportuaria puede tener diversos usos:

- Parque Industrial
-

- Parque Empresarial
- Aeropuerto
- Zonas de Actividad Logística
- Otras actividades

Las ventajas de una ciudad aeroportuaria para el desarrollo de estas actividades frente a otros posibles emplazamientos tienen que ver con las propias características de la actividad aeroportuaria y la localización de los aeropuertos.

En primer lugar, la actividad aeroportuaria es una actividad de intermodalidad entre flujos de transporte (pasajeros y mercancías) lo que supone, en principio, oportunidades de negocio desde los puntos de vista comercial y logístico. La presencia de empresas dedicadas a la aeronáutica determina asimismo oportunidades para la industria de suministro y servicio a dichas empresas, empresas normalmente asociadas a productos de alto valor añadido y fuerte componente tecnológico.

Por localización, los aeropuertos se sitúan en proximidad a importantes vías de transporte, cercanas a centros urbanos, habitualmente en zonas próximas a los futuros desarrollos urbanos y con una importante visibilidad desde el aire. Si, además, consideramos la flexibilidad que ofrecen en cuanto a usos para no dedicarse exclusivamente a actividades ligadas con el mundo aeronáutico y/o de servicio a sus clientes (compañías, pasajeros, mercancías transportadas), los entornos aeroportuarios resultan emplazamientos ideales para la localización de estas actividades.

Tal como ha quedado patente en el análisis de la situación actual y perspectivas de desarrollo futuro del sistema aeroportuario de la CAPV, en el “hinterland” de los aeropuertos situados en la CAPV existen y están en desarrollo numerosos proyectos empresariales, logísticos, etc., que van a reforzar el ya importante papel desarrollado en la actualidad por la Comunidad en los sectores industrial y logístico. De hecho, algunos de ellos, por su relativa proximidad a los propios aeropuertos, podrían ser considerados como embriones de auténticas ciudades aeroportuarias.

- En las proximidades del aeropuerto de Bilbao:
  - El desarrollo de una zona para actividades económicas y logísticas al Norte de la terminal aeroportuaria, para la ampliación de Aparkabisa.
  - La creación de un centro de distribución local en el área de Loiu.
  - La ordenación de tres áreas en la zona de Txorierri:
    - Reserva Estratégica de Aretxalde (Lezama): Área industrial y polígono para actividades del transporte.
    - Área de Deurikas: Ampliación del actual Parque Tecnológico de Zamudio en Derio.
    - Área de Aresti: Ampliación del actual Parque Tecnológico de Zamudio en Zamudio.
- En el entorno de proximidad del aeropuerto de San Sebastián:
  - Parque empresarial y deportivo de Zubieta.
  - Polígono de actividades en la zona de Zaldunborda.
  - El desarrollo del corredor logístico-industrial Irún - Donostia-San Sebastián.
  - El desarrollo del complejo logístico ferroviario intermodal Irún-Hendaya.
  - El desarrollo y ampliación del actual centro logístico de ZAISA.
  - La consolidación de un área logística en Gaintxurizketa.
- En el propio aeropuerto de Vitoria:
  - La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el aeropuerto de Foronda.

Como conclusión de los análisis realizados, puede decirse que la planificación en vigor ya ha considerado el entorno aeroportuario como uno de los mejores emplazamientos para usos y

---

actividades de índole empresarial y logística, en coordinación con otras actuaciones en el territorio. Además existe una coherencia entre actividades y usos propuestos con la especialización de cada una de las instalaciones aeroportuarias y las características de los territorios.

### **El papel de las sociedades de promoción en cada uno de los posibles modelos de gestión**

En la actualidad existe una sociedad de promoción para cada uno de los tres aeropuertos situados en la CAPV:

- Sociedad para la promoción del aeropuerto de Bilbao, S.A. (Bilbao Air).
- Promoción del aeropuerto de Vitoria, S.A. (VIA).
- Sociedad promotora del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián Ortzibia, S.L.

Estas sociedades se caracterizan porque en ellas participan únicamente entes o instituciones de ámbito autonómico o local, pero no AENA Aeropuertos. Por tanto, no inciden (no pueden hacerlo) en la gestión de los aeropuertos como tales, sino en lo relativo al entorno del aeropuerto.

Aunque cada una de las sociedades tiene sus propios objetivos estatutarios y diversa composición, puede afirmarse como rasgo común a todas ellas que tratan de promover el aeropuerto en su entorno, por ejemplo mediante contactos con compañías aéreas para el establecimiento de nuevas rutas.

Esta configuración actual de tres sociedades de promoción, en la que cada una está dedicada a su aeropuerto respectivo, es totalmente contraria a una política aeroportuaria vasca basada en la complementariedad y el principio de “Un aeropuerto, tres terminales” y no tiene cabida en dicho modelo. Sí podría tener cabida en el modelo una única sociedad de promoción para el conjunto del sistema aeroportuario de la CAPV.

#### **5.3.0.1. El futuro sistema aeroportuario de la CAPV como “sistema multi-aeropuerto”**



Existe numerosa literatura relativa a los denominados “sistemas multi-aeropuerto”, con los cuales se puede identificar un futuro sistema aeroportuario de la CAPV que responda a la complementariedad y al principio de “Un aeropuerto, tres terminales”, pues comparte las características principales propias de dichos sistemas multi-aeropuerto:

- es un conjunto de aeropuertos que sirven al tráfico aéreo de una área metropolitana; desde la perspectiva de los usuarios, incluye todos los aeropuertos que en realidad sirven a la región <sup>(1)</sup>;
- existe un nivel adecuado de coordinación e integración entre los aeropuertos del sistema, no sólo desde un punto de vista territorial sino también desde una perspectiva de gestión;
- los aeropuertos del sistema están tan cerca como uno de los aeropuertos principales existentes para una fracción importante de la región metropolitana, en particular los centros suburbanos de tráfico, o están oficialmente designados como sistema multi-aeropuerto por las autoridades locales.

<sup>(1)</sup> R. de Neufville, *Management of multi-airport systems: a development strategy*, *Journal of Air Transport Management*.

<sup>(2)</sup> V. Fasone and P. Maggiore, *Multi-airport system and territorial competitiveness: evidence from an Italian case study*.

### 5.3.0.2. Utilización de los aeropuertos de un sistema multi-aeropuerto

#### Patrón de distribución de tráfico entre aeropuertos

La experiencia indica que el patrón de distribución de tráfico entre varios aeropuertos de una región está determinado por la dinámica de la competencia entre las compañías aéreas y los aeropuertos. Su comportamiento competitivo lleva a (1) la concentración del tráfico en los aeropuertos principales, y (2) la volatilidad de tráfico en los aeropuertos secundarios (*R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management*).

El sistema aeroportuario de la CAPV refleja fielmente esta situación:

---

- En el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Bilbao representa el papel de aeropuerto principal, acumulando el 93,8% del tráfico de la CAPV en 2013. Esto es muy posiblemente el efecto directo de la distribución de la población de la CAPV en torno a los tres aeropuertos (56% para el aeropuerto de Bilbao, 24% para el de San Sebastián y 19% para el de Vitoria, sin tener en cuenta los límites de los tres territorios) y de los factores de distribución del tráfico entre aeropuertos que se citan más adelante.
- En el tráfico de carga, el aeropuerto de Vitoria representa el papel de aeropuerto principal, acumulando el 93,6% del tráfico de la CAPV en 2013.

### Utilización de los aeropuertos

Los sistemas multi-aeropuerto exitosos tienen más probabilidades de darse en áreas metropolitanas con un alto nivel de tráfico. Evidentemente, en el contexto del servicio de pasajeros y de carga, un sistema multi-aeropuerto es exitoso en la medida que las compañías aéreas y los pasajeros utilizan los aeropuertos del sistema en un grado significativo <sup>(1)</sup>.

El umbral de éxito establecido por los expertos es variado, hablándose de valores anuales de tráfico de pasajeros de salidas para el conjunto de la región de 10 millones <sup>(1)</sup> ó 14 millones <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> R. de Neufville, *Management of multi-airport systems: a development strategy*, *Journal of Air Transport Management*.

<sup>(2)</sup> R. de Neufville, A. Odoni, P. Belobaba and T. Reynolds, *Airport systems: Planning, Design and Management*, 2nd edition, McGraw-Hill Education.

La CAPV está actualmente muy lejos de esos valores (los tres aeropuertos totalizaron 2 millones de pasajeros de salidas en 2013). De acuerdo con las previsiones de crecimiento del tráfico de pasajeros de la CAPV, no se espera que el umbral de éxito se haya alcanzado en el año 2020 ni parece que se vaya a alcanzar de aquí a veinte años.

Si un aeropuerto secundario está infrautilizado en comparación con su coste, es un fracaso como inversión en infraestructura del transporte, independientemente de sus características técnicas. Un aeropuerto secundario será un éxito si es suficientemente atractivo, en comparación con el

aeropuerto principal alternativo, para atraer una clientela considerable. El atractivo de un aeropuerto se define siempre en comparación con su competencia: Los pasajeros y las compañías aéreas no utilizarán un aeropuerto secundario cuando puedan conseguir un mejor servicio en otro lugar <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> *R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management.*

Los factores clave en la evolución un sistema multi-aeropuerto son: la disponibilidad de aeropuertos ya existentes, la entrada de aerolíneas “Low Cost” en los aeropuertos infrautilizados y los factores político-regulatorios <sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup> *P.A. Bonnefoy, R. de Neufville and R.J. Hansman, Evolution and development of multi-airport systems: a worldwide perspective, Journal of Transportation Engineering.*

- La disponibilidad de aeropuertos ya existentes, que se encuentran infrautilizados, facilita la creación de un sistema multi-aeropuerto.
  - La entrada de aerolíneas “Low Cost” en los aeropuertos infrautilizados, en los que había previamente un volumen reducido de tráfico y éste se producía normalmente por aerolíneas convencionales mediante vuelos a aeropuertos “hub”, modifica la dinámica del mercado y por lo general reduce los costes del billete lo cual abre las oportunidades del mercado y estimula el tráfico. Además, después de la entrada inicial de una aerolínea “Low Cost”, otras compañías generalmente la siguen, y estas entradas posteriores aumentan significativamente el número total de aerolíneas que ofrecen servicio en el aeropuerto y aumentan el atractivo del aeropuerto para los pasajeros y las compañías aéreas. Es un hecho generalmente comprobado que las aerolíneas “Low Cost” tienden a predominar en los aeropuertos secundarios.
  - Los factores político-regulatorios son utilizados en ocasiones para obligar al tráfico, o a una parte concreta de él, a repartirse entre los aeropuertos que lo componen. También lo son para proteger los aeropuertos que actualmente están infrautilizados pero que serán importantes para satisfacer nuevas demandas en el futuro, o para evitar el crecimiento del
-

aeropuerto principal cuando existen restricciones importantes tales como la imposibilidad de ampliar sus límites o ciertas restricciones ambientales.

En el sistema aeroportuario de la CAPV se presentan de alguna forma estos aspectos:

- El sistema está compuesto por tres aeropuertos ya existentes (Bilbao, San Sebastián, Vitoria), dos de los cuales (San Sebastián, Vitoria) están actualmente infrautilizados para el tráfico de pasajeros.
- La entrada de aerolíneas “Low Cost” en los dos aeropuertos infrautilizados es una posibilidad y, de hecho, se ha producido en el pasado.
- El crecimiento del aeropuerto principal (Bilbao), particularmente del sistema de pistas y calles de rodaje, es algo problemático por la falta de espacio y los impactos ambientales que produciría. Aunque aún está alejada en el tiempo, esta situación llevará en algún momento a su saturación.

### **Atractivo de los aeropuertos**

El atractivo de los aeropuertos primario y secundarios de un sistema multi-aeropuerto responde a los siguientes aspectos:

- Para los pasajeros, un aeropuerto secundario es atractivo cuando proporciona un cómodo acceso a los servicios aéreos deseados.

La transferencia entre vuelos requiere conexiones fáciles. Los pasajeros no quieren cambiar de un aeropuerto y otro y, en lugar de eso, prefieren realizar la transferencia en otro “hub”. Las transferencias, por tanto, no constituyen un mercado importante para los aeropuertos secundarios. El foco debe estar en los pasajeros de origen/destino en la región.

Los pasajeros de origen/destino que buscan acceso a los servicios aéreos consideran dos factores: la accesibilidad geográfica del aeropuerto y la frecuencia de los vuelos. Los pasajeros consideran el tiempo que se tarda tanto en llegar al aeropuerto y esperar a la

salida del vuelo. Los aeropuertos con pocos servicios aéreos son poco atractivos. Los pasajeros evitan rutinariamente los aeropuertos cercanos para utilizar aeropuertos más distantes que proporcionan un mejor servicio. La frecuencia de vuelos a cualquier destino es un aspecto clave del valor del servicio a los pasajeros. Las aerolíneas lo reconocen y responden en consecuencia <sup>(1)</sup>.

La preponderancia de estos dos factores (la accesibilidad geográfica del aeropuerto y la frecuencia de los vuelos) en la elección de aeropuerto por los pasajeros es un aspecto en el que coinciden numerosos autores, aunque también se añaden algunos otros factores, directos como la existencia de conexiones aéreas directas con otros aeropuertos, el número de aerolíneas en el aeropuerto, el precio del aparcamiento o la costumbre de uso del aeropuerto, o indirectos como el precio del billete, la calidad del servicio a bordo, el tipo de avión o la lealtad a la aerolínea.

- <sup>(1)</sup> *R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management.*
  - <sup>(2)</sup> *Shin-Lai Tien and P. Schonfeld, Passenger market equilibrium for competing airports in multiple airport region, Journal of the Transportation Research Board.*
  - <sup>(3)</sup> *ACRP Report 98 - Understanding Airline and Passenger Choice in Multi-Airport Regions, Transportation Research Board.*
  - <sup>(4)</sup> *IATA Economics Briefing nº 11 - airport competition, IATA.*
  - <sup>(5)</sup> *S. Hess and J.W. Polak, Mixed logit modelling of airport choice in multi-airport regions, Imperial College London.*
  - <sup>(6)</sup> *R. Shirazian, M. Saffarzadeh, M. Yazdan-Panah and A. Taherpour, Airport choice model for Tehran metropolitan area, 2012 International Conference on Traffic and Transportation Engineering.*
  - <sup>(7)</sup> *Cheung Kwok Law, Japhet Law and Dicky Tse, A preliminary investigation on the feasibility and implications of the HKIA-SZA fast rail link, The Chinese University of Hong Kong.*
-

<sup>(8)</sup> R. Windle and M. Dresner, *Airport choice in multiple-airport regions*, *Journal of Transportation Engineering*.

<sup>(9)</sup> E. Pels, P. Nijkamp and P. Rietveld, *Airport choice in a multiple airport region: an empirical analysis for the San Francisco Bay Area*, *Free University Amsterdam*.

- Las aerolíneas generalmente tienen amplias posibilidades de elegir qué aeropuerto sirven, y eligen de acuerdo a su ventaja comercial. A veces tienen que utilizar un aeropuerto secundario por motivos técnicos, por ejemplo cuando las pistas en el aeropuerto principal no tienen la longitud necesaria para el alcance deseado.

Un aeropuerto secundario es comercialmente atractivo para las aerolíneas si proporciona un buen mercado. Eso es obvio. La sutileza estriba en comprender cómo deciden las aerolíneas cuándo el mercado en un aeropuerto secundario merece la pena.

Las aerolíneas tratan continuamente de optimizar el uso de sus activos más importantes, es decir, sus aviones. Específicamente, las aerolíneas asignan vuelos a rutas, por medio de programas de optimización a gran escala. Estos procedimientos tienen la gran virtud de ser capaces de tener en cuenta no sólo el valor de cada vuelo, sino, lo más importante, el efecto multiplicador de la concentración de vuelos en un mercado.

La experiencia indica que la cuota de mercado alcanzada por una aerolínea no es proporcional a su cuota de frecuencia (la fracción del total de vuelos que ofrece en un mercado) sino que sigue una relación no lineal en forma de “curva en S”. Así por ejemplo, una aerolínea que ofrece el 60% de los vuelos en un mercado puede obtener el 75% de los pasajeros. Las aerolíneas que dominan un mercado lograrán mayores rendimientos y mayores beneficios. Por tanto, las aerolíneas tratan de concentrar sus vuelos para dominar los mercados, o al menos evitar que lo haga la competencia.

<sup>(1)</sup> W.E. Fruhan Jr., *The fight for competitive advantage*, *Harvard Business School*.

<sup>(2)</sup> R. de Neufville, *Airport systems planning: a critical look at the methods and experience*, *Macmillan and MIT Press*.

<sup>(3)</sup> F. Cohas, *Market-share model for a multi-airport system (Master of Science Thesis)*, Massachusetts Institute of Technology.

Debido a este efecto multiplicador, la rentabilidad de asignar un vuelo a una ruta no se determina solamente por su factor de ocupación. Un vuelo adicional en un mercado importante refuerza el valor de los otros vuelos en ese mercado. Cuando las aerolíneas consideran la posibilidad de asignar vuelos a aeropuertos secundarios, tienen que considerar no sólo si pueden alcanzar factores de ocupación competitivos, sino también si hay tráfico adicional suficiente que compense la pérdida de cuota de mercado de la aerolínea en el mercado principal.

Cuando las aerolíneas tienen la opción, tienden a asignar vuelos a aeropuertos secundarios o bien cuando su aeropuerto principal está muy congestionado, o cuando tiene tantas frecuencias que la asignación de un vuelo en otro lugar produce poca penalización, lo que se produce sólo cuando el aeropuerto principal tiene niveles muy altos de tráfico (*R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management*).

Las estadísticas del sistema aeroportuario de la CAPV muestran claramente que, por los motivos que sean, los pasajeros -y las aerolíneas- se han decantado claramente por utilizar el aeropuerto de Bilbao. Como ya se ha citado, este aeropuerto acumula el 93,8% del tráfico de pasajeros del conjunto de los aeropuertos situados en la CAPV en 2013, siendo el más accesible de los tres para el 56% de la población de la Comunidad.

### **Concentración del tráfico en el aeropuerto primario**

Volviendo a la concentración del tráfico en el aeropuerto primario de un sistema multi-aeropuerto, la experiencia general indica que (*R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management*):

- El segundo aeropuerto de más tráfico de un sistema multi-aeropuerto tiene por lo general tres veces menos tráfico que el aeropuerto de más tráfico. Un autor sitúa la relación en la horquilla del 10-50% y recalca que el aeropuerto con más tráfico no tiene por qué ser necesariamente el más grande.
-

- Los aeropuertos secundarios sólo tienen más del 50% del tráfico del aeropuerto de más tráfico activo si hay restricciones políticas o técnicas insalvables para la concentración de tráfico.
- Los aeropuertos secundarios también tienen un tráfico comparable al aeropuerto principal cuando el tráfico de la región es tan grande que el aeropuerto principal está saturado.
- El patrón de concentración de tráfico es tan importante que se extiende al tipo de tráfico que se localiza en los aeropuertos secundarios. El tráfico en los distintos aeropuertos de un sistema multi-aeropuerto difiere no sólo en el volumen sino en el carácter. Cada aeropuerto tiende a concentrarse en su propio mercado. Los aeropuertos secundarios tienden a servir a los nichos de mercado. El tráfico que se desarrolla en los aeropuertos secundarios no proviene sólo de un desbordamiento aleatorio del tráfico que no puede ser servido en el aeropuerto principal, sino que es normalmente un bloque concentrado de tráfico especializado, a menudo representado por una única aerolínea dominante.
- La concentración del tráfico en aeropuertos específicos en un sistema multi-aeropuerto es inevitable.

En el sistema aeroportuario de la CAPV, la relación de tráfico entre el aeropuerto de más tráfico y el siguiente es incluso más extrema, pues el tráfico de pasajeros del aeropuerto de Bilbao en 2013 fue dieciséis veces mayor que el de San Sebastián, mientras que el tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria fue quince veces mayor que el de Bilbao.

El Plan Director del aeropuerto de Bilbao, aprobado con fecha 17/jul/2001 mediante Orden Ministerial del Ministerio de Fomento publicada en el BOE del 7/ago/2001, establece que el aeropuerto de Bilbao alcanzará su techo con 9.000.000 pasajeros/año y 128.000 movimientos/año, valores que dicho Plan pronostica que no se habrán alcanzado en el año 2025. La simple extrapolación de la tendencia del escenario medio de crecimiento definido en el Plan Director apunta a que el techo de pasajeros se alcanzará hacia 2035, con la incertidumbre y las reservas propias de un pronóstico a tan largo plazo.



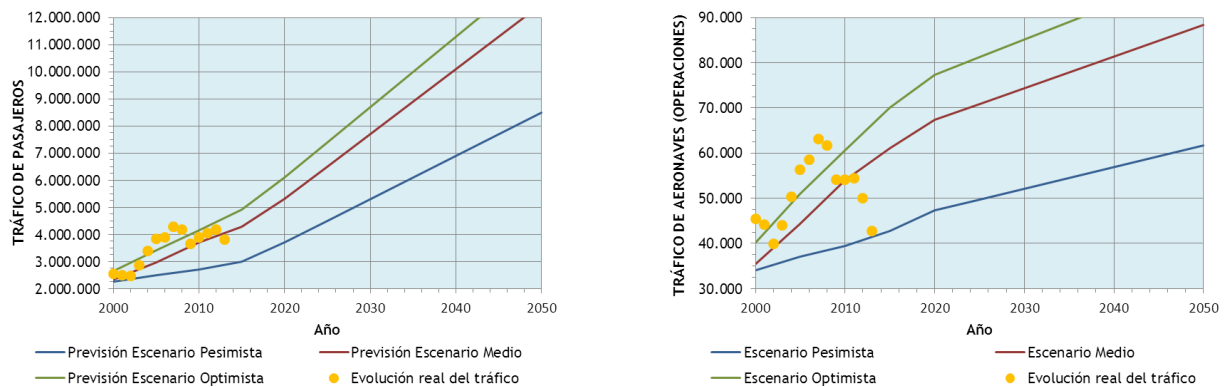


Figura 10. Previsiones de tráfico de pasajeros y de aeronaves establecidas en el plan director del aeropuerto de Bilbao y comparación con su evolución real.

(Fuente: Elaboración propia a partir de información de Aena Aeropuertos y del plan director del Ministerio de Fomento)

Por otra parte, este aeropuerto tiene una limitación por la longitud de la pista para su uso generalizado en vuelos intercontinentales.

El aeropuerto de Vitoria es una opción atractiva para solventar la saturación del aeropuerto de Bilbao que podría llegar de aquí a veinte años y la limitación existente de este aeropuerto para su uso generalizado en vuelos intercontinentales.

### Volatilidad del tráfico en los aeropuertos secundarios

En cuanto a la volatilidad del tráfico en los aeropuertos secundarios, ya apuntada, la experiencia general indica que (*R. de Neufville, Management of multi-airport systems: a development strategy, Journal of Air Transport Management*):

- El tráfico en los aeropuertos secundarios es especialmente volátil y variable, en comparación con el tráfico en el aeropuerto principal, tendiendo a fluctuar en grandes porcentajes en el corto plazo.
- Las incertidumbres naturales del tráfico se amplifican en los aeropuertos secundarios, debido a su pequeño volumen de tráfico.

- La volatilidad del tráfico en los aeropuertos secundarios aumenta además porque éstos suelen estar dominados por transportistas especializados.

La experiencia de los aeropuertos situados en la CAPV refleja este hecho en toda su crudeza, tal como muestra la evolución histórica del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de San Sebastián y Vitoria, con incrementos y disminuciones más o menos repentinos asociados normalmente a la operación de nuevas rutas y a su cese.

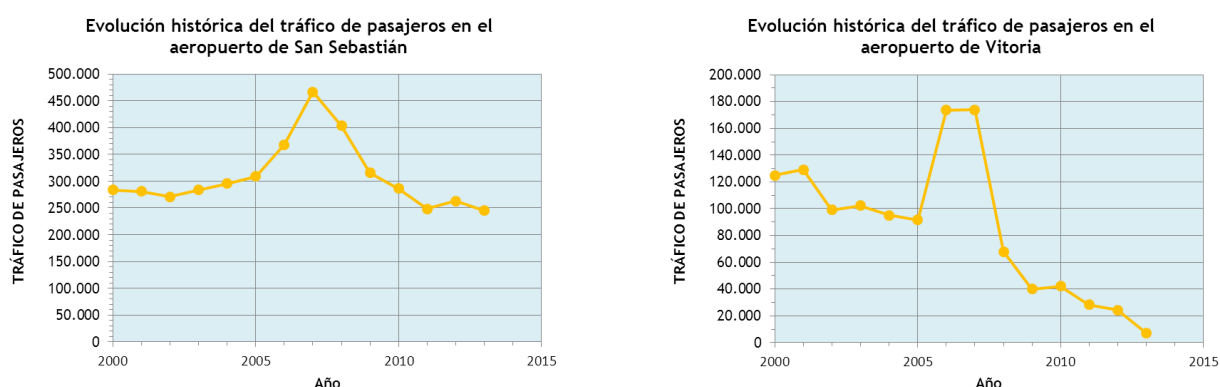


Figura 11. Evolución histórica del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de San Sebastián y Vitoria.  
(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA)

### Operación de aerolíneas “Low Cost”

Las aerolíneas “Low Cost” difieren notablemente, por lo general, de las aerolíneas tradicionales, pues su modelo de negocio es muy diferente ya que enfatiza los siguientes aspectos (*R. de Neufville, Multi-Airport Systems in Era of Low-Cost Carriers, Airport Systems Planning*):

- Maximización del uso de las aeronaves, mediante rotaciones rápidas (estancia en tierra de corta duración) y la operación en aeropuertos y/o franjas horarias no saturadas.
- Economía del gasto, evitando extras innecesarios, lo que les lleva a operar en edificios terminales que tienen un bajo coste de explotación o en áreas de renta baja.
- Alto aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias.

En buena medida, las aerolíneas “Low Cost” logran bajos costes de funcionamiento operando en aeropuertos baratos y sin congestión. La no congestión reduce las demoras de las aeronaves y en consecuencia reduce el desperdicio de los costes directos de la tripulación y otros costes directos de operación motivados por las mismas, y también evita la necesidad de introducir holguras en la programación para permitir retrasos, lo que permite a la aerolínea programar más horas de vuelo por día. Las tarifas aeroportuarias más bajas tienen, evidentemente, un efecto beneficioso inmediato (*R. de Neufville, Multi-Airport Systems in the Era of No-Frills Airlines, MIT*).

Las aerolíneas “Low Cost”, por tanto favorecen o eligen a los aeropuertos secundarios, sin competir en los aeropuertos principales, creando incluso una red paralela que en algún caso compite con la de los aeropuertos principales (*R. de Neufville, Multi-Airport Systems in Era of Low-Cost Carriers, Airport Systems Planning*).

Las aerolíneas “Low Cost” han creado nichos de mercado independientes para ellas. Ofrecen servicios especializados que no tienen la pretensión de competir con los viajes de negocios y otros que requieren horarios flexibles, rutas complicadas y las conexiones con otras aerolíneas. Su fortaleza son los viajes baratos de punto a punto. Y, más importante desde la perspectiva de los aeropuertos secundarios, las aerolíneas “Low Cost” parecen ser inmunes a la competencia de frecuencias con las aerolíneas tradicionales, y por lo tanto no están sujetas a cuotas de mercado desproporcionadas si ofrecen frecuencias bajas a sus destinos (*R. de Neufville, Multi-Airport Systems in the Era of No-Frills Airlines, MIT*).

### **5.3.0.3. Desarrollo del sistema aeroportuario de la CAPV**

#### **Estrategias**

Las dificultades para el desarrollo de los aeropuertos de la CAPV se pueden enfrentar con las siguientes estrategias por parte del gestor del sistema aeroportuario de la CAPV:

- Aplicar un modelo de planificación estratégica dinámica para conseguir un desarrollo de las infraestructuras del sistema aeroportuario bien concebido, bien programado, flexible y de bajo riesgo.
-

Debido a los patrones habituales de distribución del tráfico entre los aeropuertos de un sistema “multi-aeropuerto”, ya citados previamente, las inversiones en los aeropuertos de menor tráfico, pudiendo ser claramente deseables a largo plazo, son sin embargo arriesgadas a corto plazo. Por tanto, las inversiones deben ajustarse a los patrones de un tráfico de pasajeros especializado y relativamente bajo.

La estrategia pasa por desarrollar programas de inversiones que sean:

- Flexibles, pudiendo adaptarse fácilmente a la evolución del tráfico.
- Relativamente modestos, adecuados a los volúmenes de tráfico que se manejan, aumentando las instalaciones de forma incremental de acuerdo con las necesidades (cuando la demanda futura es incierta, es excesivamente arriesgado construir instalaciones con antelación a las necesidades), construyendo instalaciones flexibles cuya utilización se pueda adaptar fácilmente a varios tipos de tráficos.
- Promover el uso del sistema aeroportuario o de alguno de sus aeropuertos en particular, por medio del incremento de frecuencias con los destinos principales, la conexión con los “hub” de referencia europeos y/o las conexiones directas (o “punto a punto”) en detrimento de las conexiones a aeropuertos “hub” cuando exista un volumen de tráfico suficiente.

Esta promoción puede abarcar aspectos tales como:

- Ofrecer incentivos a las aerolíneas, como por ejemplo:
  - reducir las tarifas aeroportuarias;
  - ofrecer ayudas razonables y justificadas.
- Activar las actividades de promoción turística de la CAPV para atraer flujos del exterior.

Esto no supone permanecer ansiosamente a la espera de las decisiones de las aerolíneas, tanto tradicionales como “Low Cost”, sino por el contrario considerarlas como clientes con

---

los que se desea establecer relaciones duraderas, anticipándose en lo posible a sus necesidades.

- Como extensión de la estrategia anterior, promover la creación de una base de una aerolínea “Low Cost” en alguno de los aeropuertos, preferiblemente los de San Sebastián o Vitoria, como efecto dinamizador de los mismos a medio plazo.
- Extender el área de captación de todos los aeropuertos mediante la mejora de las comunicaciones, tanto en infraestructuras como en servicios de transporte.
- Reasignar los tráficos entre los aeropuertos del sistema mediante una acción unilateral del gestor aeroportuario es poco factible, pues los pasajeros, las mercancías y las aerolíneas normalmente no lo desean. Debe tenerse en cuenta que la dinámica del mercado tiende a prevalecer y que las consecuencias de la acción pueden ser inesperadas. Por otra parte, debe tenerse en cuenta si los costes de accesibilidad justifican (son inferiores) a las ganancias.

### **Dificultades**

Algunas dificultades que se pueden encontrar en el desarrollo del sistema aeroportuario de la CAPV como un sistema multi-aeropuerto basado en la complementariedad y en el principio de “Un aeropuerto, tres terminales”, algunas ya apuntadas previamente, son las siguientes:

- Suficiente volumen de tráfico a nivel global, de manera que la eficiencia económica del sistema no se resienta.

Como ya se ha citado, el tráfico global de pasajeros de la CAPV en su conjunto está actualmente muy lejos de los valores del umbral de éxito establecido por los expertos.

- Suficiente volumen de tráfico en cada aeropuerto. En caso contrario, el aeropuerto se encuentra infrautilizado, su atractivo disminuye y la eficiencia económica del sistema se resiente.

Esta condición se da actualmente tan sólo en el aeropuerto de Bilbao.

---

- Dificultad política o económica en cerrar algún aeropuerto. Como resultado, el tráfico se divide entre los aeropuertos del sistema, lo que puede reducir la eficiencia del sistema, incluso la económica, o algún aeropuerto tiene un tráfico insuficiente.

En la actualidad, ni AENA ni la CAPV se plantean el cierre de ninguno de los aeropuertos situados en la CAPV.

- Volatilidad del tráfico en los aeropuertos con menor tráfico. Esto hace que la operación del aeropuerto pueda pasar por periodos alternos de infrautilización y de saturación, esto último si algunas instalaciones no son suficientes para un incremento repentino de la demanda.

### **Actuaciones infraestructurales aeroportuarias**

Las infraestructuras aeroportuarias existentes en la actualidad en la CAPV son suficientes para hacer frente a la demanda esperada a corto/medio plazo (año 2020):

Las posibles inversiones, a falta de definir concretamente los servicios a instaurar y los requerimientos derivados, son las siguientes.

- Actualización de los planes directores de los aeropuertos de la CAPV pues el tiempo transcurrido desde su aprobación puede suponer que dichos planes directores haya sufrido alguna pérdida de presencia, oportunidad y/o representatividad, en mayor o menor grado, respecto a la situación actual de los aeropuertos y de su entorno socio-económico. Los planes directores actualizados permitirán definir con precisión las inversiones necesarias, anulando, confirmando o matizando en su caso las que se indican a continuación.
- Ampliación del área terminal del aeropuerto de Bilbao (edificio terminal, aparcamiento, estacionamiento de aeronaves) cuando se prevea que la demanda vaya a alcanzar la capacidad existente de dichas infraestructuras, lo cual puede suceder a corto o medio plazo. Esta inversión ya estaba contemplada en el Plan Director vigente.

- Adaptación del aeropuerto de Bilbao a aproximación instrumental de precisión de categoría III. Esta actuación estaba ya contemplada en el Plan Director vigente y no se ha implantado todavía; no se considera, de todas formas, una actuación esencial.
- En función de los vuelos de mercancías captados y de las tendencias existentes, posibles inversiones en el aeropuerto de Vitoria en equipos e instalaciones para la paquetería refrigerada y sistemas de tecnologías de la información para la logística electrónica.

### **Actuaciones de conexión de las infraestructuras aeroportuarias**

Un estudio de accesibilidad y conectividad a y entre los aeropuertos de la CAPV ha servido para concluir que:

- Con relación a la situación actual:
    - Actualmente, únicamente el aeropuerto de Bilbao está conectado con todas las capitales de los territorios del País Vasco mediante líneas de autobuses o autocares regulares. El aeropuerto de San Sebastián lo está exclusivamente con su capital, y el aeropuerto de Vitoria se conecta con Vitoria a través de un servicio de taxis adaptado a la llegada/salida de vuelos.
    - Los tres aeropuertos disponen de aparcamiento en el aeropuerto, pero únicamente el aeropuerto de Bilbao dispone además de aparcamiento de larga duración.
    - No existe accesibilidad en ferrocarril en ningún caso. Aunque la planificación en vigor baraja y ha analizado diversas alternativas de acceso (tren de ancho métrico para el aeropuerto de Bilbao, tren de cercanías para el aeropuerto de San Sebastián y metro ligero para el aeropuerto de Vitoria), en todos los casos la misma planificación parece reconocer la dificultad de hacer de estas actuaciones proyectos rentables
    - Existen buenas conexiones viarias entre los aeropuertos y sus capitales, así como con las comarcas próximas y con buena parte de la CAPV en todos los casos.
-

- Respecto al transporte de mercancías, existen buenas conexiones por carretera entre los aeropuertos y cada uno de los centros logísticos más relevantes del territorio correspondiente (aeropuerto de Bilbao - Aparkabisa; aeropuerto de San Sebastián - ZAISA; y aeropuerto de Vitoria- Jundiz-CTV).
- Respecto al futuro:
  - La planificación contempla la construcción de un pasillo ferroviario que una el aeropuerto de Vitoria con el centro logístico de Jundiz-CTV para el transporte de mercancías. A este respecto hay que decir que la intermodalidad avión-ferrocarril no ha resultado casi nunca determinante, como no fuera por razones de congestión del viario alternativo, siendo la carretera el modo preferentemente utilizado.
  - Por otra parte, y sin duda, la entrada en servicio dentro de unos años de la conexión ferroviaria de alta velocidad (“Y vasca” y su conexión con la red del Estado) va a ser el elemento más determinante en el cambio de situación de accesibilidad, y va a dibujar un escenario bastante diferente al actual. De acuerdo con lo que se ha indicado con anterioridad, la futura conexión ferroviaria de alta velocidad va a suponer, con mucha probabilidad, una competencia muy importante para los vuelos actuales entre los aeropuertos situados en la CAPV y las ciudades de Madrid y Barcelona, principalmente. Del análisis realizado se ha estimado que estas conexiones pueden llegar a perder más del 50% de los actuales pasajeros, siguiendo las tendencias observadas en otras relaciones similares en el Estado.

Ante este escenario de accesibilidad, y teniendo en cuenta los requerimientos derivados de los nuevos servicios propuestos a lo largo del estudio, deben adoptarse las siguientes medidas:

- Creación de un aparcamiento de larga duración en el aeropuerto de Vitoria, si se consolida la creación de una nueva línea intercontinental desde el mismo.
- Creación de servicios de autocar (habría que analizar si regulares o chárter) entre el aeropuerto de San Sebastián y las ciudades de Bilbao y Vitoria, y entre el aeropuerto de Vitoria y las ciudades de Bilbao y Donostia-San Sebastián, especialmente si se consigue la



captación de vuelos de aerolíneas “Low Cost” y/o vuelos intercontinentales. En cualquier caso, su implantación quedaría supeditada a la confirmación de las nuevas rutas.

- Asegurar buenas conexiones entre los aeropuertos de la CAPVy las estaciones más próximas de la futura “Y vasca”.
- Adopción de medidas de diversos tipos (operativas, comerciales, empresariales, etc.) para luchar contra la competencia y aprovechar las posibilidades y sinergias de los servicios de la futura conexión ferroviaria de alta velocidad, y evitar al máximo la caída de la demanda en el modo aéreo.
- En función de la evolución de la demanda de tráfico en el aeropuerto de Bilbao en los próximos años, actualizar del estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria de ancho métrico entre el aeropuerto y el Casco Viejo de Bilbao.

### **Sistema tarifario**

La actual política tarifaria de AENA responde a un principio de equilibrio económico entre el conjunto de los aeropuertos españoles, en un marco de igualdad de precios por tipologías de aeropuertos. No se trata pues de una política tarifaria definida con criterios de mercado ni de competitividad entre instalaciones aeroportuarias. Como resultado, en estos momentos el aeropuerto de Bilbao es un aeropuerto que presenta beneficios, mientras que los aeropuertos de Vitoria y San Sebastián son aeropuertos deficitarios.

En este entorno tarifario, el aeropuerto de Bilbao podría tener algunos problemas de competitividad para captar determinadas compañías y rutas respecto a aeropuertos próximos (es el caso de Santander), para las que no resultara tan determinante la proximidad entre el aeropuerto y el origen/destino del pasajero.

El factor fundamental para determinar la conveniencia o no de modificar el actual marco tarifario aeroportuario es la determinación del impacto que los cambios en el escenario tarifario pueden producir sobre la demanda de tráfico, tanto en pasajeros como en rutas-compañías.

---

No existen en estos momentos estudios concretos sobre los aeropuertos situados en la CAPV que permitan determinar la elasticidad de la demanda a las tarifas. Tampoco se han podido identificar muchos trabajos relativos a otros aeropuertos españoles o extranjeros; los estudios más interesantes y recientes identificados han sido los siguientes:

- Effects of the air passenger tax: behavioral responses of passengers, airlines and airports (KIM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis).
- Análisis del impacto del incremento de tarifas aeroportuarias en el mercado laboral - Una aproximación al aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Total Strategic Planning Solutions for Airports & Aviation (Dioni J. Sánchez Álvarez)

El primero de los estudios citados estima la elasticidad de la demanda a las tarifas entre 0,10 y 0,30 en función de si se trata de pasajeros nacionales o internacionales y de la distribución entre viajes de negocios y turistas. El tercero, centrado en aeropuertos canadienses, sitúa las elasticidades entre 0,12 y 1,74 en función del tipo de pasajero y tipo de vuelo.

En todos los casos se comenta que estas elasticidades pueden ser muy variables en función de la realidad concreta de cada aeropuerto, entre otras:

- Tipo de compañías en el aeropuerto. Las aerolíneas “Low Cost” pueden tener por ejemplo un comportamiento muy acusado a las subidas de las tarifas y provocar elasticidades a la demanda de valores enormes, mientras que las compañías “tradicionales” se comportan con elasticidades muy pequeñas.
- El porcentaje de repercusión de la subida de las tarifas sobre el precio del billete.
- El motivo de viaje y quién lo paga (la persona o la empresa). Los pagos por parte de la empresa en viajes de negocio suelen ser muy poco elásticos a este tipo de factores. Los viajes turísticos particulares, por el contrario, se ven más afectados

Las tarifas óptimas podrían determinarse desde dos enfoques diversos:

---

- Las mejores tarifas son aquéllas que suponen el máximo de ingresos aeroportuarios posibles (Enfoque centrado en un aeropuerto y/o en el conjunto de los de la CAPV).
- Las mejores tarifas son aquéllas que suponen un máximo de ingresos económicos para la CAPV, entendidos éstos como la suma de los ingresos aeroportuarios más los ingresos económicos para la Comunidad (Enfoque centrado en la CAPV).

En este caso, y de acuerdo con datos extraídos de ACETA (la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo), AENA y el Ministerio de Industria, los ingresos económicos para la CAPV producidos por un pasajero-visitante (en términos de IRPF, Seguridad Social, IVA y prestación por desempleo) son de un orden de magnitud entre 15 y 20 veces superior a los ingresos aeroportuarios que ocasiona (tasas aeroportuarias).

En consecuencia, y teniendo en cuenta las importantes variaciones en la elasticidad que puede darse entre aeropuertos, las recomendaciones son:

- Determinar el enfoque que se quiere dar a los parámetros expuestos.
- Elaborar un estudio detallado y específico para determinar el impacto de un cambio en la política tarifaria de los aeropuertos situados en la CAPV.

### **Sistema de promoción del negocio**

Actualmente, cada uno de los aeropuertos situados en la CAPV cuenta con una sociedad promotora del mismo, participada por diversas entidades y organismos de la Comunidad y locales, que actúan de forma independiente unas de otras, no habiéndose ahondado en este estudio en aspectos como la dedicación de recursos, sus características y los métodos de actuación seguidos en cada caso.

Las sociedades de promoción son:

- Sociedad para la promoción del aeropuerto de Bilbao, S.A. (Bilbao Air).
  - Promoción del aeropuerto de Vitoria, S.A. (VIA).
-

- Sociedad promotora del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián Ortzibia, S.L.

Las tres sociedades tienen como principal objetivo la prestación de servicios de promoción, fomento, desarrollo e información del aeropuerto respectivo.

Las sociedades de promoción son actualmente uno de los instrumentos habituales para la promoción y el desarrollo del negocio aeroportuario, y se están mostrando en muchos casos como elementos válidos en la obtención de buenos resultados. En el caso de la CAPV, no se trata de cuestionar este tipo de instrumento, sino de adecuarlo a las necesidades y a la realidad del nuevo modelo aeroportuario propuesto.

Para el éxito de estas acciones, es necesario contar con recursos y medios preparados y suficientes, con una dotación económica que permita una dedicación eficiente y efectiva a las labores de promoción y captación de negocio. Hacerlo de una forma coordinada para los tres aeropuertos, estudiando en cada caso las repercusiones e impactos socioeconómicos asociados y derivados de la captación o la pérdida de determinadas rutas/compañías (algunos de estos análisis ya se recogen en este documento) podría conseguir, además de reducir los costes de hacerlo por separado, que los aeropuertos de la CAPV lo hagan de la forma más eficaz posible. Esta coordinación debería por tanto llevar asociada la participación del órgano centralizado de gestión.

En definitiva, y con relación al nuevo escenario, se ha incluido en el nuevo modelo de gestión un área de promoción comercial que deberá estar dotada con recursos preparados y suficientes para el desarrollo de su función.

### **Actividades comerciales y otras oportunidades de negocio**

Actualmente y de acuerdo con la *Guía de Tarifas 2014 de AENA*, las explotaciones comerciales que se rigen por acuerdos contractuales son las siguientes:

- Instalación y explotación de aparatos expendedores automáticos
- Instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios

- Utilización de zonas e instalaciones de publicidad
- Tiendas libres de impuestos
- Bares y restaurantes
- Oficinas bancarias
- Máquinas expendedoras
- Coches de alquiler
- Ventas al por menor
- Telefonía móvil
- Otras concesiones

En todos los casos, es AENA quien fija las condiciones, los períodos de concesión y las tarifas de cada uno de estos contratos a través de los Pliegos de Condiciones Técnicas y Administrativos que publica en su página web “AENA proveedores” cada vez que procede a la licitación de uno de estos concursos de concesión.

Aunque no se dispone de datos precisos para poder decir si las condiciones de las concesiones actuales son las idóneas si es posible hacer las siguientes apreciaciones:

- Un primer análisis demanda-oferta realizado indica un equilibrio en el sistema de actividades comerciales (muy probablemente el sistema concesional ayuda en este aspecto). No parece tampoco que en estos momentos en el mundo aeroportuario se estén introduciendo nuevas oportunidades de negocio que no hayan sido ya identificadas y explotadas por el sistema aeroportuario español (y en concreto en los aeropuertos de la CAPV).
  - En el año 2012, los ingresos por actividades comerciales en la CAPV supusieron entre un 30 y un 35% de los ingresos totales, en función del aeropuerto; el aeropuerto de Bilbao registra el ratio más bajo (30%), y el aeropuerto de Vitoria registra el ratio más elevado
-

(35%). Estos porcentajes están alineados con los valores observados en otros aeropuertos europeos (R. Doganis, The airport business).

Tabla 25. Ingresos medios en la CAPV en el año 2012.

(Fuente: Elaboración propia a partir de la información recogida en: Estadísticas de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2012), AENA; Cuentas de resultados de la sociedad AENA Aeropuertos (varios años, AENA)

	Aeropuerto de Bilbao			Aeropuerto de San Sebastián			Aeropuerto de Vitoria		
Pasajeros	4.171.065			262.783			24.389		
Operaciones	50.028			9.015			6.858		
Toneladas	2.262			36			34.648		
INGRESOS	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación
Totales	48,51	11,63	969,66	2,39	9,09	265,11	2,86	0,00	417,03
Aeroportuarios	34,01	8,15	679,82	1,47	5,59	163,06	1,89	0,00	275,59
Comerciales	14,5	3,48	289,84	0,92	3,5	102,05	0,97	0,00	141,44

En resumen, no se identifican oportunidades significativas en las actividades comerciales.

Respecto a otras oportunidades de negocio, es posible concluir:

- No parece que existan posibilidades a corto-medio plazo para la creación-gestión de un centro de mantenimiento para aeronaves.
- Las escuelas de pilotos son ya una realidad en los aeropuertos vascos (siempre con las salvedades importantes descritas por Flybai). Deberían analizar su relación con la Universidad al objeto de ofrecer productos competitivos en línea con lo que se está ofreciendo en otras Comunidades y países.
- El concepto ciudad y/o polo aeroportuario ya se desarrolla en la CAPV, sobre todo en lo relativo al transporte de mercancías.

#### **5.4. Programa de actuación y recomendaciones.**

**5.5.** Como conclusión de los aspectos expuestos a lo largo de este Estudio, se exponen a continuación, a modo de “hoja de ruta”, las líneas de actuación y recomendaciones detalladas en fichas que identifican, en particular, los actores actuales y futuros que deben hacerse cargo de cada iniciativa, la justificación de la actuación, las tareas concretas a llevar a cabo y los plazos estimados.

Las líneas de actuación se ceñirán, en el presente trabajo, al área comercial:

#### **Actividades comerciales y otras oportunidades de negocio**

Actualmente y de acuerdo con la *Guía de Tarifas 2014 de AENA*, las explotaciones comerciales que se rigen por acuerdos contractuales son las siguientes:

- Instalación y explotación de aparatos expendedores automáticos
  - Instalación y explotación de equipos terminales de autoservicios bancarios
  - Utilización de zonas e instalaciones de publicidad
  - Tiendas libres de impuestos
  - Bares y restaurantes
  - Oficinas bancarias
  - Máquinas expendedoras
  - Coches de alquiler
  - Ventas al por menor
  - Telefonía móvil
-

- Otras concesiones

En todos los casos, es AENA quien fija las condiciones, los períodos de concesión y las tarifas de cada uno de estos contratos a través de los Pliegos de Condiciones Técnicas y Administrativos que publica en su página web “AENA proveedores” cada vez que procede a la licitación de uno de estos concursos de concesión.

Aunque no se dispone de datos precisos para poder decir si las condiciones de las concesiones actuales son las idóneas para los aeropuertos de la CAPV, si es posible hacer las siguientes apreciaciones:

- Un primer análisis demanda-oferta realizado indica un equilibrio en el sistema de actividades comerciales (muy probablemente el sistema concesional ayuda en este aspecto). No parece tampoco que en estos momentos en el mundo aeroportuario se estén introduciendo nuevas oportunidades de negocio que no hayan sido ya identificadas y explotadas por el sistema aeroportuario español (y en concreto por los aeropuertos situados en la CAPV).
- En el año 2012, los ingresos por actividades comerciales de los aeropuertos situados en la CAPV supusieron entre un 30 y un 35% de los ingresos totales, en función del aeropuerto; el aeropuerto de Bilbao registra el ratio más bajo (30%), y el aeropuerto de Vitoria registra el ratio más elevado (35%). Estos porcentajes están alineados con los valores observados en otros aeropuertos europeos (R. Doganis, The airport business).

Tabla 26. Ingresos medios para los aeropuertos situados en la CAPV en el año 2012.

(Fuente: Elaboración propia a partir de la información recogida en: Estadísticas de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2012), AENA; Cuentas de resultados de la sociedad AENA Aeropuertos (varios años, AENA)

	Aeropuerto de Bilbao	Aeropuerto de San Sebastián	Aeropuerto de Vitoria
Pasajeros	4.171.065	262.783	24.389
Operaciones	50.028	9.015	6.858



Toneladas	2.262			36			34.648		
INGRESOS	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación	Totales M€	€ / Pax	€ / Operación
<b>Totales</b>	48,51	11,63	969,66	2,39	9,09	265,11	2,86	0,00	417,03
<b>Aeroportuarios</b>	34,01	8,15	679,82	1,47	5,59	163,06	1,89	0,00	275,59
<b>Comerciales</b>	14,5	3,48	289,84	0,92	3,5	102,05	0,97	0,00	141,44

En resumen, no se identifican oportunidades significativas en las actividades comerciales.

Respecto a otras oportunidades de negocio, es posible concluir:

- No parece que existan posibilidades a corto-medio plazo para la creación-gestión de un centro de mantenimiento para aeronaves.
- Las escuelas de pilotos son ya una realidad en los aeropuertos vascos, con las salvedades descritas. Deberían analizar su relación con la Universidad al objeto de ofrecer productos competitivos en línea con lo que se está ofreciendo en otras Comunidades y países.
- El concepto ciudad y/o polo aeroportuario ya se desarrolla en la CAPV, sobre todo en lo relativo al transporte de mercancías; la estrategia Basque Country Logistics es un claro ejemplo.

## 5.6. Programa de actuación y recomendaciones comerciales.

TIPO DE ACTUACIÓN	5.	COMERCIAL
ACTUACIÓN CONCRETA	5.1	DEFINIR EL SISTEMA TARIFARIO PARA LOS AEROPUERTOS SITUADOS EN LA CAPV.
DESCRIPCIÓN	Elaborar un estudio que determine el mejor sistema tarifario a aplicar para el sistema aeroportuario de la CAPV.	

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.1</b>	<b>DEFINIR EL SISTEMA TARIFARIO PARA LOS AEROPUERTOS SITUADOS EN LA CAPV.</b>
<b>OBSERVACIONES</b>		<b>OB.1</b>	<p>El aeropuerto de Bilbao es un aeropuerto que presenta beneficios, mientras que los aeropuertos de Vitoria y San Sebastián son aeropuertos deficitarios. El aeropuerto de Bilbao presenta tasas superiores a algunos aeropuertos del entorno, mientras que los aeropuertos de San Sebastián y Vitoria presentan las tasas más bajas, entre las posibles, del sistema aeroportuario español.</p> <p>Varios de los operadores entrevistados han manifestado que algunas de las tarifas actuales de los aeropuertos situados en la CAPV son excesivamente elevadas, con relación a otras instalaciones aeroportuarias. En concreto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Las tarifas de estacionamiento de aeronaves en las zonas de carga aérea de los aeropuertos de Bilbao y Vitoria.</li> <li>Los servicios de “handling”. Aunque este comentario es extensible a toda la red de aeropuertos de AENA, se indica que las tarifas de “handling” del aeropuerto de Bilbao son el doble que en aeropuertos similares de Italia y Francia.</li> </ul>
		<b>OB.2</b>	<p>Para saber si la política tarifaria adoptada es o no la correcta, habría que tener en cuenta que el factor fundamental para determinar la conveniencia o no de modificar el actual marco tarifario aeroportuario es la estimación del impacto que los cambios en el escenario tarifario pueden producir sobre la demanda de tráfico, tanto en pasajeros como en rutas-aerolíneas. Aunque existen algunos estudios a nivel internacional que analizan este tema, lo cierto es que el resultado final depende muchísimo de las características específicas de la demanda en el aeropuerto considerado.</p>
		<b>OB.3</b>	<p>La tarifa óptima podría determinarse entonces desde dos enfoques diversos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mejor tarifa es aquella que supone el máximo de ingresos aeroportuarios posibles (Enfoque centrado en el aeropuerto y/o el sistema aeroportuario).</li> <li>La mejor tarifa es aquella que supone un máximo de ingresos económicos para la CAPV, entendidos éstos como la suma de los ingresos aeroportuarios más los ingresos económicos para la Comunidad (Enfoque centrado en la CAPV).</li> </ul>
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	<b>A1</b>	Elaborar un estudio sobre el sistema tarifario de los aeropuertos situados en la CAPV y su impacto sobre la economía de la Comunidad.

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.1</b>	DEFINIR EL SISTEMA TARIFARIO PARA LOS AEROPUERTOS SITUADOS EN LA CAPV.
	DURACIÓN		4 MESES

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.2</b>	DESARROLLO DE PAQUETES TURÍSTICOS QUE SUPONGAN UN USO DE LOS AEROPUERTOS SITUADOS EN LA CAPV ACORDE CON EL MODELO.
<b>AGENTES RESPONSABLES</b>	ACTUALES	AR.1	GOBIERNO VASCO
	FUTUROS	AR.1	GOBIERNO VASCO
<b>AGENTES INVOLUCRADOS</b>	ACTUALES	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
	FUTUROS	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
<b>DESCRIPCIÓN</b>		Mantener los contactos pertinentes con los Entes de Promoción Turística de la CAPV para trabajar conjuntamente en el diseño y desarrollo de paquetes turísticos que incrementen el potencial turístico de la Comunidad mediante el uso del modo aéreo y los aeropuertos situados en la CAPV.	
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.1	El Gobierno Vasco ha presentado el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020, con el que se prevé llegar al final del citado período a los cuatro millones de visitantes. El Plan intenta posicionarse sobre tres mercados geográficos prioritarios: Alemania, Gran Bretaña y Francia, tres mercados geográficos secundarios: Estados Unidos, países nórdicos e Italia, y, principalmente, un tipo de visitante: el descubridor+cultural.
		OB.2	Con relación al transporte, entre sus líneas de actuación, el Plan señala: generar un entorno de colaboración con AENA y las sociedades de promoción de los aeropuertos vascos; garantizar la accesibilidad y conectividad del destino.
		OB.3	Durante el trabajo se han identificado determinados mercados geográficos objetivos, potencialmente interesantes para la creación de líneas regulares entre el País Vasco y estas zonas.

Parte 3 - Modelo aeroportuario integrado de la CAPV

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.2</b>	<b>DESARROLLO DE PAQUETES TURÍSTICOS QUE SUPONGAN UN USO DE LOS AEROPUERTOS SITUADOS EN LA CAPV ACORDE CON EL MODELO.</b>
		OB.4	<p>El diseño de determinados paquetes turísticos frente a otros, por un lado, junto con la promoción de medidas de mejora de la accesibilidad y de desarrollo de servicios concretos en unos u otros aeropuertos, son actuaciones que pueden ayudar en la dirección correcta para el desarrollo del modelo aeroportuario (sin detrimento, incluso como apoyo a la obtención y/o mejora, de los objetivos turísticos perseguidos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paquetes combinados de visita a los diversos territorios de la CAPV, pero iniciados y finalizados en aeropuertos de menor demanda, pueden ayudar en un reequilibrio de tráfico en el sistema aeroportuario.</li> <li>• Servicios de conexión terrestre entre estos aeropuertos y las capitales de todos los territorios de la CAPV son condición necesaria para conseguir el éxito de las medidas anteriores.</li> </ul>
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	A1	Establecer una mesa de diálogo permanente con la presencia de la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco, los representantes del Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020 y otros entes turísticos territoriales y locales para proponer líneas de actuación conjunta, y seguimiento de las mismas.
		A2	Analizar, entre otros temas, la coherencia entre los objetivos del Plan del Turismo Vasco 2020 y los del modelo aeroportuario.
	<b>DURACIÓN</b>		6 MESES

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.3</b>	<b>PROMOCIÓN CONJUNTA DEL PAÍS VASCO Y AQUITANIA DESDE LOS ENTES DE GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS.</b>
<b>AGENTES RESPONSABLES</b>	ACTUALES	AR.6	GOBIERNO VASCO
	FUTUROS	AR.4	GOBIERNO VASCO
<b>AGENTES INVOLUCRADOS</b>	ACTUALES	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
	FUTUROS	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
<b>DESCRIPCIÓN</b>		Establecer contactos entre los entes de gestión aeroportuaria de los aeropuertos situados en la CAPV para definir y poner en marcha las acciones pertinentes para una promoción conjunta de sus respectivos "hinterland" terrestres.	
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.1	Los "hinterland" de la CAPV tienen un atractivo turístico importante.
		OB.2	La localización de los aeropuertos de San Sebastián permite acceder en los dos casos al "hinterland" completo en un tiempo muy razonable en transporte terrestre.
		OB.3	Esta solución permitiría incrementar el "hinterland" de los aeropuertos (y, en consecuencia, la demanda potencial) sin interferir en la tipología actual de rutas de cada una de las instalaciones.
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	A1	Establecer contactos entre las autoridades aeroportuarias de ambos aeropuertos.
		A2	Definir una batería de actuaciones y un calendario de implantación para la promoción conjunta de los "hinterland" desde las instalaciones aeroportuarias.
<b>DURACIÓN</b>		9 MESES	

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.4</b>	ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE POSIBLES NUEVAS CONEXIONES DIRECTAS DE TRÁFICO COMERCIAL REGULAR DE PASAJEROS DESDE LA CAPV.
<b>AGENTES RESPONSABLES</b>	ACTUALES	AR.3	AEROPUERTOS / SOCIEDADES DE PROMOCIÓN
	FUTUROS	AR.7	GOBIERNO VASCO
<b>AGENTES INVOLUCRADOS</b>	ACTUALES	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
	FUTUROS	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
<b>DESCRIPCIÓN</b>		Realizar las tareas pertinentes para caracterizar en detalle la demanda, y determinar la viabilidad de establecer líneas, identificar los actores decisores y determinantes para la puesta en marcha de la conexión, e iniciar las gestiones para captar los tráficos.	
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.1	<p>•Se han identificado las siguientes posibles conexiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Glasgow o Edimburgo, y Bristol, cubriendo la parte norte y suroeste de Gran Bretaña, respectivamente.</li> <li>- Dublín, en la temporada de verano.</li> <li>- Hamburgo y Berlín, cubriendo la parte noroeste y nordeste de Alemania, respectivamente.</li> <li>- Venecia, en la temporada de verano.</li> <li>- Lyon, y Marseille Provence o Nice Côte d'Azur.</li> <li>- Nueva York (John F. Kennedy o Newark).</li> <li>- Miami</li> </ul>
		OB.2	De acuerdo con los datos disponibles, estas rutas asegurarían frecuencias atractivas, en algunas de ellas con un factor de ocupación mínimo del 75% (considerado, en principio, el umbral mínimo de rentabilidad, con el empleo de aeronaves adaptadas en cada caso a las características de la ruta).
		OB.3	El análisis realizado se basa en la explotación de los datos oficiales de EMA, con los que no es posible determinar el nivel de concentración geográfica de la demanda en la zona origen/destino. Explotar los datos brutos de las mismas encuestas, y completarlas con los datos de las compañías y/o con campañas de encuestas específicas permitirían determinar con bastante precisión la viabilidad de la ruta.
		OB.4	Los aeropuertos de Bilbao y Vitoria disponen de todas las instalaciones precisas para dar servicio a las nuevas rutas continentales e intercontinentales, respectivamente, identificadas.
		OB.5	Aunque el "hinterland" natural del aeropuerto de Vitoria (el territorio de Álava) es en estos momentos reducido, las mejoras de accesibilidad propuestas en diversas actuaciones significarán un incremento muy importante del potencial del aeropuerto.

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.4</b>	<b>ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE POSIBLES NUEVAS CONEXIONES DIRECTAS DE TRÁFICO COMERCIAL REGULAR DE PASAJEROS DESDE LA CAPV.</b>
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	A1	Solicitar a AENA los datos brutos de su encuesta EMMA más reciente y completar el análisis realizado mediante un estudio de concentración de flujos en origen.
		A2	En función de los resultados de esta nueva explotación y, si fuera preciso, elaborar una campaña específica de encuestas para acabar de conocer en detalle esta demanda.
		A3	Identificación de compañías aéreas inicialmente interesadas en establecer estas rutas y colaborar con ellos en los análisis de viabilidad pertinente (horarios, slots, tarifas, etc.).
		A4	Iniciar las gestiones para la puesta en marcha de las rutas
		A5	Apoyar decididamente el aeropuerto de Vitoria para la creación de rutas intercontinentales.
		A6	A medio plazo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivar y fomentar el diálogo y el apoyo a las aerolíneas que quieran establecer nuevas rutas, analizando conjuntamente la viabilidad de las propuestas de los operadores.</li> <li>- Construir una base de datos con información relevante que permita valorar el posible desarrollo de nuevas líneas y atraer e invitar a las aerolíneas para su valoración: información EMMA; estudios de demanda de pasajeros.</li> </ul>
<b>DURACIÓN</b>		<b>8 MESES</b>	

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.5</b>	<b>ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE POSIBLES NUEVAS RUTAS OPERADAS POR AEROLÍNEAS "LOW COST".</b>
<b>AGENTES RESPONSABLES</b>	ACTUALES	AR.3	AEROPUERTOS / SOCIEDADES DE PROMOCIÓN
	FUTUROS	AR.7	GOBIERNO VASCO
<b>AGENTES INVOLUCRADOS</b>	ACTUALES	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
	FUTUROS	AR.9	ENTES TURÍSTICOS
<b>DESCRIPCIÓN</b>		Elaborar estudios de demanda detallados entre las zonas seleccionadas como potencialmente interesantes para la apertura de rutas operadas por aerolíneas "Low Cost", determinar la viabilidad y conveniencia de establecer líneas, identificar los actores decisores y determinantes para la puesta en marcha de la conexión, e iniciar las gestiones para captar las líneas.	
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se han identificado las siguientes posibles conexiones: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los ya citados para el tráfico comercial regular de pasajeros.</li> <li>- Países bálticos (Vilnius o Riga).</li> <li>- Oslo, Estocolmo, Copenhague.</li> <li>- Varsovia, Praga, Cracovia, Budapest, Bucarest.</li> <li>- Viena, Salzburgo o Innsbruck.</li> <li>- Suiza (Ginebra o Basilea)</li> <li>- Sur de Italia (Nápoles).</li> </ul> </li> </ul>
		OB.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En la selección de las ciudades se han empleado criterios que, en principio, deberían favorecer la puesta en marcha de estas rutas y que resultan coherentes con objetivos estratégicos de planificación a nivel CAPV: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se trata de ciudades en las que no existe en la actualidad conexiones directas de ningún tipo desde los aeropuertos situados en la CAPV.</li> <li>- En muchas de ellas tiene su base una aerolínea "Low Cost".</li> <li>- Se incluyen ciudades o zonas correspondientes a los mercados prioritarios y secundarios identificados en el Plan Estratégico del Turismo Vasco 2020 (Alemania, Francia, Reino Unido, Estados Unidos, países nórdicos e Italia).</li> </ul> </li> </ul>
		OB.3	La compañía VOLOTEA, durante la campaña de entrevistas realizada, ha manifestado su posible interés en la elección del aeropuerto de Bilbao como uno de sus primeros aeropuertos base en España.



<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.5</b>	<b>ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE POSIBLES NUEVAS RUTAS OPERADAS POR AEROLÍNEAS “LOW COST”.</b>
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aunque en muchos casos las experiencias con las aerolíneas “Low Cost” han resultado negativas para algunos aeropuertos, por su gran volatilidad y poco compromiso de permanencia, además de las necesidades asociadas de subvención, en bastantes ocasiones, es cierto que la presencia de estas compañías puede representar muchas ventajas para los aeropuertos situados en la CAPV, y para los ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad. Entre otras: <ul style="list-style-type: none"> <li>- El efecto dinamizador que la operación de aerolíneas “Low Cost” puede ejercer sobre un aeropuerto que tiene un bajo volumen de tráfico,</li> <li>- El gasto medio producido en la economía de la CAPV por la “demanda inducida” (aquella demanda que no existiría caso de que no existiera este tipo de servicio).</li> </ul> </li> </ul>
		OB.5	<p>Existen mecanismos para evitar estos riesgos:</p> <p>Es razonable que una nueva ruta directa que conecta dos aeropuertos/regiones entre los que no había previamente una demanda significativa y duradera despierte el interés de los usuarios en los primeros momentos de su implantación, y también lo es que dicho interés disminuya pasado un tiempo cuando los viajeros y las viajeras de cada zona de origen han visitado y conocido la zona de destino. Puede ser el momento de remplazar esa ruta por otra nueva. Los gestores del modelo aeroportuario de la CAPV, en colaboración con otros agentes de promoción de la Comunidad, principalmente los turísticos ya que este segmento es normalmente el más relacionado con los pasajeros de las aerolíneas “Low Cost”, pueden, mediante una planificación estratégica dinámica adecuada, anticiparse a las situaciones y minimizar los riesgos.</p>
		OB.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los mecanismos de financiación en base a incentivos y/o co-inversión (en contraposición a la pura subvención) durante un período de tiempo determinado para conseguir el establecimiento y consolidación de las rutas. (Este modelo es bastante usual en aeropuertos franceses e italianos). <ul style="list-style-type: none"> <li>- Una estructura más descentralizada que la actualmente existente en España (tal como propugna el modelo aquí propuesto) favorecería el desarrollo de políticas más activas de incentivos a aerolíneas.</li> </ul> </li> </ul>
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	A1	Establecer contactos inmediatos con la compañía aérea VOLOTEA para analizar las posibilidades de establecimiento de ésta en el aeropuerto de Bilbao como uno de sus aeropuertos base.
		A2	Conjuntamente con los responsables del sector turístico, realizar una primera selección sobre las zonas inicialmente seleccionadas en el Estudio (o incluir incluso algunas nuevas).

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.5</b>	<b>ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE POSIBLES NUEVAS RUTAS OPERADAS POR AEROLÍNEAS “LOW COST”.</b>
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>ACCIONES</b>	A3	Elaborar estudios detalle para esas zonas que permitan identificar y estimar: (1) la demanda potencial anual, (2) la sensibilidad de la misma a factores socioeconómicos y de competitividad entre instalaciones, y (3) la estacionalidad de esta demanda.
		A4	En el caso de obtener resultados adecuados (alta demanda potencial, baja estacionalidad y contenida sensibilidad a la competitividad entre aeropuertos), realizar aproximaciones con estos resultados a las aerolíneas “Low Cost” para analizar la posibilidad de abrir nuevas rutas.
		A5	Apoyar decididamente el aeropuerto de Vitoria para la creación de rutas intercontinentales.
		A6	A medio plazo, <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivar y fomentar el diálogo y el apoyo a las aerolíneas que quieran establecer nuevas rutas, analizando conjuntamente la viabilidad de las propuestas de los operadores.</li> <li>- Construir una base de datos con información relevante que permita valorar el posible desarrollo de nuevas líneas y atraer e invitar a las aerolíneas para su valoración: información EMMA; estudios de demanda de pasajeros.</li> </ul>
	<b>DURACIÓN</b>		<b>8 MESES</b>

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.6</b>	ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE DETERMINADAS CONEXIONES AÉREAS DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE EL AEROPUERTO DE VITORIA Y OTRAS ÁREA GEOGRÁFICAS MUNDIALES DEDICADAS A LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE CIERTOS PRODUCTOS.
<b>AGENTES RESPONSABLES</b>	ACTUALES	AR.3	SOCIEDAD DE PROMOCIÓN DEL AEROPUERTO DE VITORIA.
	FUTUROS	AR.7	GOBIERNO VASCO.
<b>AGENTES INVOLUCRADOS</b>	ACTUALES	AR.0	No aplica.
	FUTUROS	AR.0	No aplica.
<b>DESCRIPCIÓN</b>		Realizar las tareas pertinentes para caracterizar las cadenas, identificar los actores, determinar la viabilidad de establecer líneas e iniciar las gestiones para captar los tráficós, con los agentes decisores de las cadenas.	
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un primer análisis de los flujos de exportación de la base de datos de DATACOMEX, ha identificado los siguientes flujos de exportación/importación como potenciales clientes del transporte aéreo con origen/destino en la Península Ibérica: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los flujos de pescados procedentes de los caladeros del Mar del Norte.</li> <li>- Las exportaciones de pescado y marisco a Estados Unidos y las correspondientes importaciones de productos hortofrutícolas desde este país.</li> <li>- Algún posible triángulo entre las exportaciones a Japón y China (países netamente exportadores), las exportaciones desde éstos a países localizados en el Magreb y América Latina, y las importaciones a España de productos hortofrutícolas desde estos últimos países.</li> <li>- La captación de los tráficós de exportación desde el Lejano Oriente a Sudamérica que pasan actualmente a través de instalaciones aeroportuarias de los Estados Unidos.</li> <li>- Nuevas rutas con flujos suficientes y equilibrados que justifiquen relaciones directas entre la Península Ibérica y otro país europeo (como es el caso de la ruta con el aeropuerto de Bérgamo).</li> <li>- El incremento de la logística aérea refrigerada en manos de los paqueteros (en particular de DHL).</li> <li>- Alianzas entre empresas de paquetería y compañías de compra/venta por internet.</li> <li>- Los nuevos potenciales operadores emergentes en el sector de la paquetería (como puede ser el caso de los e-vendedores: Amazon, etc.).</li> </ul> </li> </ul>

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.6</b>	ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE DETERMINADAS CONEXIONES AÉREAS DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE EL AEROPUERTO DE VITORIA Y OTRAS ÁREA GEOGRÁFICAS MUNDIALES DEDICADAS A LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE CIERTOS PRODUCTOS.
		OB.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Aeropuerto de Vitoria presenta unas características excelentes en relación a todos los factores críticos considerados habitualmente para la captación de estos tráficos, a excepción de tres de ellos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La existencia de líneas regulares de pasajeros.</li> <li>- Disponibilidad de Centro de Inspección Fitosanitario (PIF).</li> <li>- Horario H24.</li> </ul> </li> </ul>
<b>OBSERVACIONES</b>		OB.3	Los factores identificados como negativos para la captación de estos tráficos serán solucionados, a partir de las actuaciones recomendadas en el presente Plan.
		OB.4	El territorio de Álava cuenta, además de los factores indicados, con un elemento especial que lo hace especialmente atractivo para operadores, exportadores/importadores: El conjunto logístico intermodal JUNDIZ-FORONDA, similar al PLAZA - AEROPUERTO DE ZARAGOZA, que fue una de las razones determinantes para la apuesta por este conjunto logístico (y evidentemente por el aeropuerto) de INDITEX.
		OB.5	Con un país saliendo de la crisis económica y fervientemente volcado en la exportación de sus productos ante la bajada del consumo interno, deberían presentarse nuevas oportunidades para el transporte aéreo de mercancías.
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	<b>MOMENTO</b>		Inmediatamente.
	<b>ACCIONES</b>	A1	Identificación de los principales exportadores/importadores españoles de los productos.
		A2	Contacto con los cargadores identificados y caracterización de la cadena: Modos de Transporte utilizados, nivel de concentración de flujos en la otra parte y agente decisor.
		A3	Identificación y primer análisis de flujos potenciales en función del nivel de concentración (temporal, geográfico, comercial)
		A4	Primer análisis de viabilidad y competitividad de la creación de un transporte aéreo para dar servicio a los flujos.
		A5	Contacto con el agente decisor para presentar el producto y con operador aéreo para plantear el servicio.
		A6	Realización de prueba piloto.
		A7	Desarrollo del servicio.

<b>TIPO DE ACTUACIÓN</b>		<b>5.</b>	<b>COMERCIAL</b>
<b>ACTUACIÓN CONCRETA</b>		<b>5.6</b>	ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DE DETERMINADAS CONEXIONES AÉREAS DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS ENTRE EL AEROPUERTO DE VITORIA Y OTRAS ÁREA GEOGRÁFICAS MUNDIALES DEDICADAS A LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE CIERTOS PRODUCTOS.
		A8	En el caso de conseguir nuevas conexiones directas de tráfico comercial regular de pasajeros en el aeropuerto de Vitoria, realizar las actuaciones comerciales pertinentes para consolidarlas asimismo para las mercancías transportadas en la bodega de los aviones y atendiendo la demanda de la Península Ibérica.
<b>PUESTA EN MARCHA</b>	ACCIONES	A9	A medio plazo, <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivar y fomentar el diálogo y el apoyo a las aerolíneas que quieran establecer nuevas rutas, analizando conjuntamente la viabilidad de las propuestas de los operadores.</li> <li>- Construir una base de datos con información relevante que permita valorar el posible desarrollo de nuevas líneas y atraer e invitar a las aerolíneas para su valoración: estudios de flujos en profundidad, transporte aéreo, etc.</li> </ul>
	DURACIÓN		8 MESES