

ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LA
SEGUNDA PISTA EN EL **AEROPUERTO DE
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ**
Y DE LA AMPLIACIÓN DEL
AEROPUERTO DE VALENCIA

abril 2024

INDICE

Resumen Ejecutivo	4
1. Introducción y objetivos.....	12
2. Red de aeropuertos de España.....	17
3. Estudio de la segunda pista del aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández.....	20
3.1. Entorno socioeconómico del aeropuerto	20
3.2. Área de influencia y conectividad del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández	28
3.3. Evolución histórica del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández.....	31
3.4. Características técnicas del aeropuerto	33
3.5. Evolución del tráfico en el Aeropuerto de Alicante	36
3.6. Análisis capacidad/demanda	44
3.7. Previsiones de crecimiento del tráfico en el Aeropuerto de Alicante	47
3.8. Implicaciones económicas de la nueva infraestructura	51
4. Estudio de ampliación del Aeropuerto de Valencia.....	62
4.1. Entorno socioeconómico del Aeropuerto.....	62
4.2. Área de influencia del Aeropuerto de Valencia y conectividad.....	74
4.3. Evolución histórica del Aeropuerto de Valencia.....	79
4.4. Características técnicas actuales del Aeropuerto de Valencia	82
4.5. Evolución del tráfico del Aeropuerto de Valencia	84
4.6. El protagonismo de las compañías de bajo coste.....	95
4.7. Tráfico de mercancías.....	97
4.8. Previsión de crecimiento del tráfico del Aeropuerto de Valencia.....	99
4.9. Implicaciones económicas de la ampliación del Aeropuerto de Valencia.....	109
5. Conclusiones.....	120
6. Anexo metodológico.....	126
6.1. Previsión del número de pasajeros en los aeropuertos	126
6.2. Cálculo del impacto.....	128
6.3. Metodología Input-Output	131
6.4. Nota	136
7. Bibliografía.....	137

Resumen Ejecutivo

Los aeropuertos son infraestructuras esenciales para el movimiento de personas y pilares para el desarrollo de zonas económicas y sectores productivos concretos.

En el caso de estos dos aeropuertos de la Comunidad Valenciana -el aeropuerto de Alicante-Elche-Miguel Hernández y el Aeropuerto de Valencia- la evolución creciente del tráfico de pasajeros de la última década (incluso a pesar de la pandemia) ha puesto claramente de manifiesto que se han superado todas las previsiones realizadas por los informes oficiales (Planes directores y DORA 2022-2026), en base a las instalaciones actuales. En la actualidad, están cerca de los niveles de saturación. En este documento se entiende por saturación a la falta de capacidad de un sistema aeroportuario para que los flujos de aterrizaje y despegue de las aeronaves se realice en el momento adecuado¹, así como la prestación adecuada de servicios a los pasajeros.

Asimismo, de cara al futuro, son muchas las variables socioeconómicas en ambas provincias que apuntan a un creciente tráfico aéreo de pasajeros en el medio y largo plazo en ambos aeropuertos.

¹ *Analysis of saturation an the airport-airspace integrated operation.* Universidad Politécnica de Madrid, 2017.

En el caso del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández:

En 2022, **el tráfico de pasajeros** en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández superó en un 29% la previsión realizada para ese año por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026), mientras que **las cifras previstas para 2026 se han superado en 2023**.

Las variables socioeconómicas que sustentan la sostenibilidad del crecimiento del tráfico aéreo del aeropuerto de Alicante son:

- ▶ En los últimos años, la provincia de Alicante ha registrado un elevado crecimiento económico y demográfico que la ha situado en el quinto lugar en el ranking nacional en términos de PIB y población.
- ▶ El dinamismo económico de la provincia y sus condiciones de vida explican que muchos ciudadanos de otros países se desplacen a la provincia de Alicante por distintos motivos, tanto turísticos, como residenciales, laborales o profesionales.
- ▶ Alicante es una economía de servicios, un sector que representa el 74% del PIB, seis puntos por encima de la media española, debido a la mayor importancia relativa que alcanzan en la provincia las actividades inmobiliarias, turísticas y comerciales.
- ▶ El turismo es el impulsor de la economía alicantina, no solo por su impacto en las ramas de actividad relacionadas directamente con la demanda turística, como la hostelería, restauración, etc. sino por su efecto de arrastre sobre otros sectores y actividades. El impacto económico del turismo en la provincia de Alicante se aproxima al 25% del PIB² y cerca del 80% del mismo lo genera el turismo extranjero.
- ▶ El año pasado 7 millones de turistas extranjeros visitaron la provincia de Alicante, realizaron 71,5 millones de pernoctaciones y un gasto cercano a los 9.000 millones de euros, que supone más del 75% del gasto turístico total. El 74% de los turistas utilizaron el avión para sus desplazamientos.

^{2 2} Estimación propia a partir de la información de IMPACTUR 2019

- ▶ Aunque el alojamiento hotelero es la opción elegida por el 40% de los extranjeros con destino en la provincia, la mitad de las pernoctaciones de extranjeros se realizan en segundas residencias y en viviendas de familiares y amigos y un 30% en apartamentos y viviendas de alquiler, unos datos que ponen de manifiesto la importancia que tiene en la provincia de Alicante el turismo residencial y la creciente utilización de las viviendas turísticas en los viajes.
- ▶ Alicante es la cuarta provincia de España con mayor número de viviendas y encabeza el ranking de provincias españolas con mayor número de compraventas de vivienda por extranjeros (22% del total nacional), seguida de Málaga (12,5%), Barcelona (8%) y Madrid (6%).
- ▶ En la provincia de Alicante viven cerca de 400.000 extranjeros, el 20% de la población provincial y la mitad de la población extranjera residente en la Comunidad Valenciana. La mayoría de ellos procede de países europeos y entre ellos destaca principalmente el Reino Unido.
- ▶ El tráfico internacional en el Aeropuerto de Alicante se ha multiplicado por 7 desde los primeros años de la década de los noventa, alcanzando en 2023 los 13,5 millones de pasajeros, una cifra que representa el 86% del tráfico total (15,7 millones). Este incremento ha ido en paralelo con el importante crecimiento del turismo extranjero y de la compra de vivienda por extranjeros, que tienen en la provincia de Alicante su segunda residencia o su residencia principal, ya que muchos extranjeros deciden venirse a vivir aquí, tanto por motivos de trabajo o al retirarse de su vida laboral.
- ▶ La irrupción de las compañías de bajo coste ha potenciado los desplazamientos y en la actualidad el Aeropuerto de Alicante es el cuarto aeropuerto de España con mayor tráfico de pasajeros en este tipo de compañías (10,5% del total nacional).
- ▶ El tráfico internacional del Aeropuerto de Alicante también se ve impulsado por la actividad de la Oficina de la Propiedad Intelectual (EUIPO) y de las empresas, muchas de ellas extranjeras, con sede en el Distrito Digital Comunitat Valenciana. El turismo de golf y la celebración de campeonatos y eventos deportivos, muchos de ellos de carácter internacional, como la *Ocean Race*, son otros factores con incidencia en la demanda de servicios de transporte aéreo.

Basándose en sus previsiones de crecimiento del tráfico y en una capacidad de las infraestructuras actuales de 19 millones de pasajeros, DORA 2022-2026 incluye en su plan de inversiones estratégicas actuaciones en el campo de vuelos y plataforma del Aeropuerto de Alicante, que considera necesario comenzar a lo largo de dicho quinquenio para evitar problemas de saturación de dichas infraestructuras una vez finalizado dicho horizonte temporal.

El modelo de predicción utilizado en este estudio proporciona unas previsiones más ajustadas a la evolución real del tráfico en los últimos años y a la proyección internacional de Alicante como destino turístico. Según los resultados obtenidos, en el escenario central, **la capacidad del aeropuerto se superaría en 2026**, lo que justifica en mayor medida la necesidad de acometer cuanto antes dichas inversiones, ya que, de lo contrario, **el Aeropuerto de Alicante no podría hacer frente a futuros aumentos del tráfico, que según nuestras estimaciones podrían rondar los 2 millones de pasajeros al año y cerca de 6.500 millones de gasto turístico en el período 2024-2030.**

El impacto total sobre la renta (PIB) provincial se estima en cerca de 800 millones de euros anuales, de los que 520 millones son impactos directos, 160,7 millones son impactos indirectos y 105 millones son impactos inducidos. El sector servicios sería el más perjudicado, especialmente las "Actividades recreativas, culturales y deportivas", "Restauración" y "Hoteles y otros tipos de hospedaje".

En términos de empleo, el gasto atribuible a los pasajeros que no podrían utilizar el Aeropuerto de Alicante para sus desplazamientos afectaría de forma directa a 11.300 empleos anuales que, sumados a los 3.500 empleos indirectos e inducidos, afectaría de forma negativa en un total de 14.800 empleos que no podrían mantenerse o crearse en el período 2024-2030.

ENTORNO SOCIOECONÓMICO

5ª provincia en
PIB y población

400.000 extranjeros residentes
(700.000 previstos en 2030)

7 millones de turistas internacionales
gastan 9.000 millones de euros

1ª posición en compraventa de
viviendas por extranjeros

EUIPO, Turismo de golf, The Ocean Race,
Turismo de cruceros, Distrito Digital, etc.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE

	Año 1990		Año 2023
TOTAL	2,7 millones de pasajeros	x 5,8 veces	15,7 millones
INTERNACIONAL	1,9 millones de pasajeros	x 7,0 veces	13,5 millones

PREVISIONES DE TRÁFICO

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
PREVISIÓN AÑO 2030	23,7 millones de pasajeros	26,1 millones pasajeros

CAPACIDAD MÁXIMA DEL AEROPUERTO

CAPACIDAD MÁXIMA ACTUAL **19 millones pasajeros/año**

TRÁFICO AÉREO EN RIESGO* EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
TRÁFICO EN RIESGO	2 millones pasajeros/año	3,6 millones pasajeros/año

Promedio del periodo 2024-2030

*Riesgo: la previsión supera la capacidad máxima

IMPACTO ECONÓMICO DEL TRÁFICO EN RIESGO EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
INGRESOS EN RIESGO	920 millones €/año	1.580 millones €/año
PIB PROVINCIAL EN RIESGO	785 millones €/año	1.350 millones €/año

Promedio del periodo 2024-2030

92% en el sector servicios, principalmente

- 20% en actividades recreativas, culturales y deportivas
- 15% en restauración
- 14% en hoteles y otras formas de alojamiento
- 12% en venta de combustible y reparación de vehículos
- 11% en comercio minorista
- 10% en actividades inmobiliarias

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
EMPLEO EN RIESGO	14.765 empleos/año	25.350 empleos/año

Promedio del periodo 2024-2030

Escenario neutro: el tráfico mantiene la tendencia de los años anteriores.

Escenario optimista: situación en la que las circunstancias son muy favorables para el tráfico aéreo de pasajeros.

En el caso del Aeropuerto de Valencia:

En 2023, el Aeropuerto de Valencia alcanzó un **récord histórico de 9,9 millones de pasajeros**, duplicando la cifra de pasajeros registrada cuando se realizó la última ampliación del aeropuerto en 2012. Esta cifra no sólo supera ampliamente las previsiones del último DORA (2022-2006) sino que se acerca a la capacidad máxima del aeropuerto (10,5 millones de pasajeros).

Las variables socioeconómicas que sustentan la sostenibilidad del crecimiento del tráfico aéreo del aeropuerto de Valencia son:

- ▶ El turismo se ha convertido tras la pandemia, y especialmente durante 2023, en motor del crecimiento de la economía valenciana, impulsado por el notable dinamismo del turismo internacional. El número de turistas extranjeros ha crecido en la última década un promedio del 14% anual, con la excepción de 2020-2021 por la pandemia. Asimismo, el alojamiento hotelero crecía una media anual del 12% en los años previos a la pandemia y un 7% en 2023.
- ▶ Según el *Smart Observatory* del sector hotelero, esta tendencia se mantendrá en el medio y largo plazo gracias al interés de los extranjeros de viajar a España, frente a la incertidumbre existente en otras zonas del Mediterráneo por los conflictos bélicos existentes, la menor elasticidad de turista ante el aumento de precios del sector, la buena imagen del destino valenciano, y la estabilidad macroeconómica de la región.
- ▶ En Valencia y su área metropolitana, principal zona de influencia del aeropuerto, el 14% de sus 2,7 millones de residentes son extranjeros. Las proyecciones oficiales apuntan que la población extranjera se duplicará en los próximos 15 años, frente al estancamiento de la población nacional.
- ▶ El progresivo y continuado incremento de las empresas valencianas que de forma regular realizan actividades de exportación -incluso en años de retroceso de la exportación como en 2023- implica una demanda potencial al alza de servicios de transporte aéreo que facilite su actividad comercial. En los últimos diez años, el número de empresas exportadoras se ha duplicado y las regulares se han incrementado un 52%.
- ▶ El posicionamiento de la Comunidad Valenciana como destino de las inversiones de capital extranjero en los tres últimos años, con inversiones de grandes multinacionales (Powerco) y fondos de capital riesgo (el

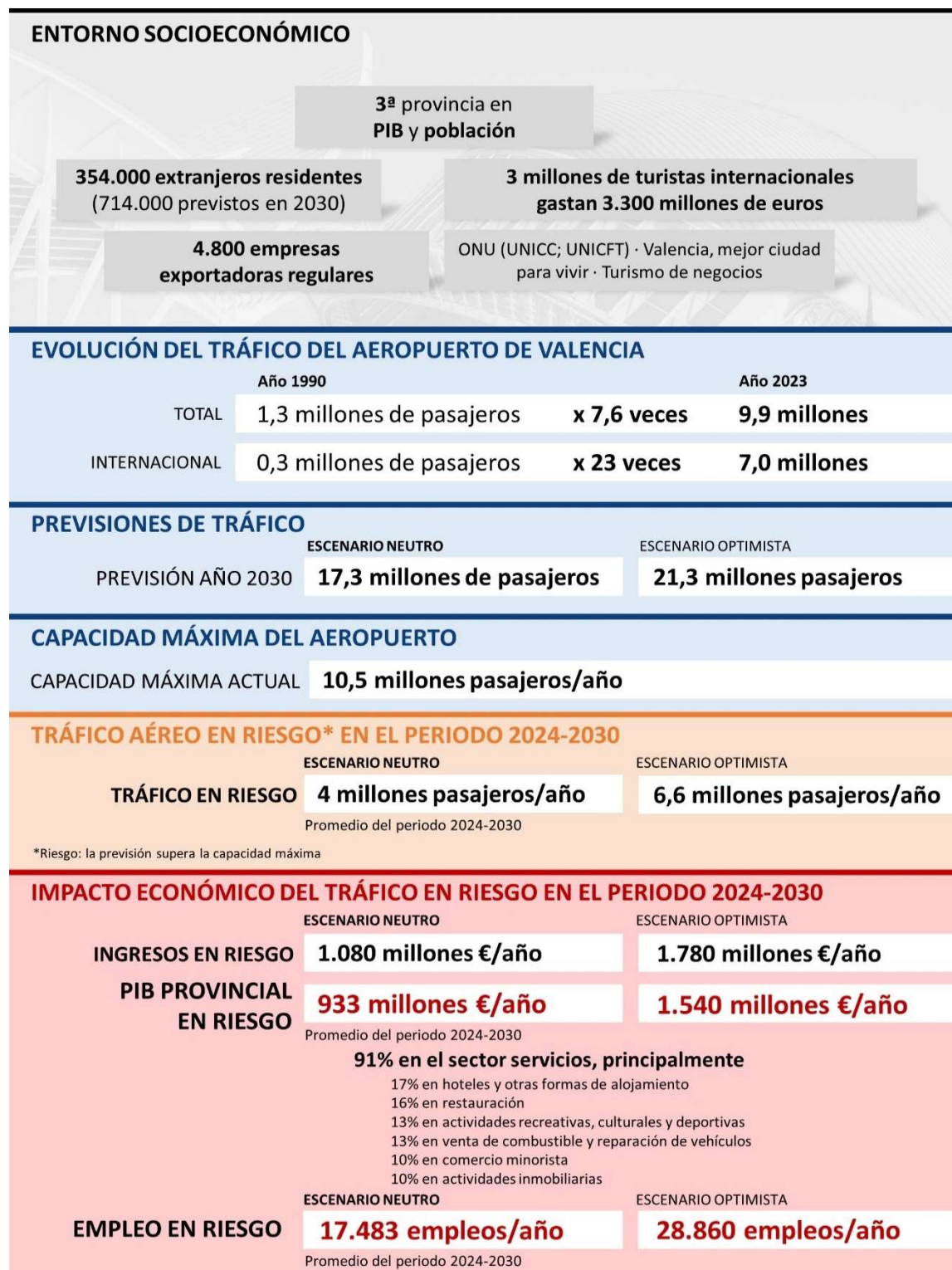
estadounidense KKR), la ha posicionado en 2023 como la segunda comunidad autónoma española receptora de inversiones del exterior. Su posición geoestratégica y sus dotaciones de infraestructuras y talento son importantes factores para seguir atrayendo capital y recursos humanos foráneos.

- ▶ Las compañías de bajo coste han supuesto uno de los pilares del crecimiento del aeropuerto. En los dos últimos años se ha asistido a la puesta en marcha del tren de alta velocidad *low cost* con Madrid. La combinación de los dos tipos de *low cost* puede abrir la posibilidad de que el aeropuerto de Valencia pueda convertirse en una entrada de turistas internacionales a Madrid vía Valencia.
- ▶ Por último, en los últimos años la marca Valencia se venido posicionado en un nivel cada vez más alto en el ámbito internacional: como destino deportivo, como capital del diseño y la sostenibilidad o como la mejor ciudad para vivir en el mundo. Todo ello le dota de una visibilidad que supondrá a medio y largo plazo la atracción de un mayor número de turistas, nómadas digitales o nuevos residentes extranjeros.

El **modelo de predicción utilizado** en este estudio proporciona unas previsiones que, en el caso de un escenario central, el tráfico del aeropuerto superaría su capacidad teórica máxima en 2024 (10,5 millones) y podría alcanzar los 17 millones de pasajeros anuales en 2030, siempre que la capacidad del aeropuerto no limitara la senda de crecimiento en el largo plazo. Datos que justifican la necesidad de acometer cuanto antes la ampliación del **Aeropuerto de Valencia, la cual permitiría alcanzar los 17 millones de pasajeros anuales a finales de la presente década**. Para los próximos años, se estima que en torno a los 4 millones de pasajeros al año podrían dejar de utilizar el aeropuerto, con un gasto turístico potencial de más de mil millones de euros de media cada año en el período 2024-2030.

El **impacto total sobre la renta** (VAB) provincial de este mayor número de pasajeros se estima en más de **933 millones de euros anuales**, de los que 620 millones son impactos directos, 186 millones son impactos indirectos y 127 millones son impactos inducidos. El sector de alojamiento y restauración serían las actividades más perjudicadas, así como las actividades recreativas, culturales y deportivas, con elevado potencial dinamizador en los últimos años.

En términos de empleo, el gasto que dejarían de realizar los pasajeros que no utilizarían el Aeropuerto de Valencia para sus desplazamientos, **afectaría de forma directa a 17.483 empleos**, entre los directos e indirectos, que no podrían mantenerse o crearse en el período 2028-2030.



Escenario neutro: el tráfico mantiene la tendencia de los años anteriores.

Escenario optimista: situación en la que las circunstancias son muy favorables para el tráfico aéreo de pasajeros.

1. Introducción y objetivos

Las infraestructuras de transporte constituyen un factor fundamental para el desarrollo de una economía. Su disponibilidad supone una fortaleza básica para ser competitiva, tanto para el desarrollo interno como para la atracción de capital y personas del exterior.

La economía de una región puede tener su desarrollo limitado si no cuenta con las infraestructuras para crecer y ser más competitiva. Un retraso en la construcción de estas puede desviar recursos e inversiones hacia zonas en las que sí se dispone de dicha oferta.

Por otro lado, disponer de grandes infraestructuras de transporte sin que exista paralelamente un potencial a corto-medio plazo de desarrollo, puede generar excesos de oferta y de costes innecesarios.

Por lo tanto, dado que la dotación de infraestructuras de transporte requiere de varios años para su estudio, aprobación y construcción, así como elevados importes de inversión, es importante llevar a cabo un análisis y seguimiento de la evolución de la actividad económica regional o nacional y el potencial de desarrollo a medio y largo plazo de la economía afectada, de tal forma que las infraestructuras no supongan un freno para su competitividad y desarrollo futuro.

En las últimas décadas, los procesos de globalización, tanto del comercio de bienes, como de los servicios y de las personas, han elevado la importancia de contar con una eficiente y moderna red de transporte intermodal, que ofrezca un elevado grado de accesibilidad, dotando de atractivo al territorio y los activos económicos en él ubicados.

- a) Conectividad global: disponer de aeropuertos comerciales bien desarrollados sirven como centro de conexión global, y facilita el movimiento eficiente de personas y mercancías a nivel nacional, pero, sobre todo, a nivel internacional. Disponer de un elevado grado de conectividad es esencial para atraer inversiones productivas, empresas y turistas en el territorio donde se ubican.

- b) Estímulo al comercio Internacional: facilitan el comercio internacional para las empresas locales, así como las relaciones entre las empresas de diferentes países. Asimismo, en un escenario de crecimiento del *e-commerce* y el *just in time*, una infraestructura aeroportuaria eficiente y con capacidad, permite mejorar la cadena de suministro de la actividad productiva, así como la distribución rápida y oportuna de productos terminados a nivel nacional e internacional.
- c) Generan empleo y riqueza: crean empleos y valor añadido, directos e indirectos, en diversos sectores productivos: transporte, logística, hostelería, restauración y comercio minorista.
- d) Desarrollo del turismo: aeropuertos bien conectados en zonas con potencial turístico permite atraer nuevos turistas y desarrollar actividades y eventos que impliquen elevada afluencia de personas a nivel internacional.
- e) Atracción de inversiones: las empresas tienden a establecerse en zonas con buenas conexiones aéreas, terrestres y marítimas, que les facilite la gestión de las operaciones y el acceso a mercados nacionales y globales.

Por otro lado, hay que destacar que la coyuntura económica actual está favoreciendo el crecimiento económico tanto a nivel nacional como de la Comunidad Valenciana. En 2023 esta región creció a un ritmo del 2%, ritmo superior a la media de la Unión Europea, aunque inferior, en unas décimas, a la media nacional, y se espera que continúe creciendo en los próximos años. El incremento de la actividad empresarial va asociada a la creación de empleo y al aumento de la demanda interna y al consumo de las familias, así como a la actividad turística entre otros factores.

Las proyecciones macroeconómicas de algunas instituciones, como la del Banco de España, que apunta a una ralentización en el avance del PIB desde el 2,4 % de 2023 hasta el 1,6 % de 2024. Posteriormente la economía podría acelerarse durante el bienio 2025- 2026 y alcanzaría tasas del 1,9 % y 1,7 %. Aunque esta dinámica macroeconómica podría afectar a las exportaciones de servicios turísticos, hay que destacar que las perspectivas arrojan optimismo acerca del número de pasajeros de los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernandez y de Valencia. Desde el punto de vista del turismo internacional, se espera que continúe aumentando la llegada de turistas extranjeros, debido a la evolución de los tipos de cambio y a la recuperación de la renta de los países emisores tras las tensiones inflacionistas. Así, se espera que el turismo procedente del Reino Unido

se incrementa a un ritmo del 4,7% en 2024, debido a la fortaleza de la libra frente al dólar, y que el turismo procedente de Estados Unidos se incrementa un 12%, pese a la estabilidad del cambio euro/dólar. En lo que a otros países se refiere, también se espera que la tendencia vaya en aumento, como en el caso del turismo francés con un incremento esperado del 3,6%.

Por otra parte, en la medida en la que el shock inflacionista se disipe en los países de origen, la afluencia de turistas extranjeros podría incrementarse.

Desde el punto de vista geopolítico, el hecho de que la Comunitat Valenciana sea percibida como un destino turístico seguro, frente a regiones inestables del este mediterráneo, también refuerza el posicionamiento de la Comunidad Valenciana. No en vano, el *World Economic Forum* ha otorgado un índice de competitividad turística de 6 sobre 7 a nuestro país, superior a la de otros países competidores como por ejemplo Italia o Grecia.

Estos factores económicos refuerzan la necesidad de incrementar las infraestructuras aeroportuarias para mejorar la eficiencia en la prestación de servicios, así como evitar la saturación de los mismos, lo cual iría en detrimento de la competitividad de las empresas de la Comunidad Valenciana.

Este estudio analiza el grado de actividad del aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández y del aeropuerto de Valencia en la actualidad, con la finalidad de destacar la importancia de mejorar ambas infraestructuras, de cara a la actividad prevista durante los próximos años.

El documento describe el área de influencia de estas infraestructuras y la repercusión que tienen sobre el territorio y el desarrollo económico de su entorno. También describe las principales variables que caracterizan a cada uno de estos aeropuertos (volumen de pasajeros, compañías que operan, infraestructuras, entre otras).

El estudio también dedica un capítulo al análisis de la capacidad operativa de estos aeropuertos para determinar en qué medida dicha capacidad máxima podría haberse alcanzado. A su vez, se presentan las previsiones de tráfico hasta el año 2030, con el planteamiento de tres posibles escenarios a los que deberían hacer frente estos aeropuertos, mediante la construcción de una nueva pista de aterrizaje en el caso del aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, y mediante la ampliación del aeropuerto en el caso de Valencia.

A continuación, se estima el impacto económico, que el aplazamiento o la no ejecución de esas infraestructuras de ampliación tendría en los territorios en los que se localizan los dos aeropuertos, que no podrían asumir crecimientos potenciales de la demanda de tráfico de pasajeros y, consecuentemente, una inyección de gasto turístico, con un efecto multiplicador sobre la renta (PIB) y el empleo que no se produciría.

Por último, este documento presenta las conclusiones obtenidas a partir de los análisis realizados. Este informe revela, entre otros aspectos, que las previsiones de pasajeros realizadas en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (en adelante DORA) , elaborado por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España, ya han sido superadas. También destaca que al final de la década el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández podría incrementarse en un 51% respecto a 2023 y acercarse a los 24 millones de pasajeros. En el caso del Aeropuerto de Valencia este incremento podría ser del 75%, hasta superar los 17 millones de pasajeros. Estimaciones que sólo podrán ser posibles si se disponen de las infraestructuras adecuadas.

Ante esta situación, es fundamental mejorar las dotaciones de estas infraestructuras para que continúen siendo uno de los catalizadores del crecimiento económico de la Comunidad Valenciana.

El objetivo principal de este trabajo es poner de manifiesto la necesidad ampliar los aeropuertos indicados para que estas infraestructuras sigan siendo uno de los motores económicos en sus provincias. Este objetivo se divide en los siguientes:

- ▶ Valorar la contribución económica y social que los aeropuertos tienen sobre el territorio.
- ▶ Destacar la necesidad de adaptar la capacidad del aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, mediante la construcción de una nueva pista de aterrizaje, ante el incremento previsto de actividad para los próximos años.
- ▶ Justificar la ampliación del Aeropuerto de Valencia con el fin de atender, de manera eficaz, al aumento esperado de pasajeros hasta final de la década.

Puesto que la mayor parte de los pasajeros de los Aeropuertos de Alicante y Valencia viajan por motivos turísticos, el impacto económico estimado en este estudio se refiere al originado por el gasto que realizan dichos turistas y que recae en la Comunidad Valenciana. En el caso del Aeropuerto de Alicante el volumen de pasajeros susceptible de generar impacto económico es mayor, puesto que el 73% del tráfico es turístico y mayoritariamente internacional, lo que implica que el gasto medio por turista es mayor, ya que las estancias son más largas.

En el Aeropuerto de Valencia, el 53% del tráfico es turístico y el 47% corresponde a otros pasajeros, por ejemplo, los residentes nacionales que viajan al extranjero, y cuyo gasto no recae en la economía valenciana.

En el Aeropuerto de Alicante, el motivo principal de los viajes de los turistas es el ocio, recreo y vacaciones (92%), mientras que el turismo de negocios supone el 4%. En el Aeropuerto de Valencia, el turismo de negocios tiene un peso mayor (12%), aunque también predominan los viajes vacacionales (82%).

2. Red de aeropuertos de España

España cuenta con 50 aeropuertos internacionales, de los cuales 46 corresponden a AENA. Otros cuatro son de titularidad pública, pero correspondiente a gobiernos autonómicos y locales (mapa 1).

La Comunidad Valenciana cuenta con 3 aeropuertos internacionales. Dos de ellos, Valencia-Manises y Alicante-Elche-Miguel Hernández, se encuentran entre los diez aeropuertos españoles con mayor volumen de pasajeros. El aeropuerto de Castellón no forma parte de la Red AENA, sino que es de titularidad de la Generalitat Valenciana.

Mapa 1. Mapa de aeropuertos España



Fuente: Wikipedia

**Tabla 1. Infraestructuras aeroportuarias de los aeropuertos
con mayor volumen de pasajeros. 2022**

	Superficie de las terminales de aviación comercial (m ²)	Longitud de pista*	Capacidad aeronaves/hora	Capacidad pasajeros /hora
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	1.735.572	3.988 (4 pistas)	120	20.000
Barcelona-El Prat	793.166	3.352 (3 pistas)	90	15.000
Palma de Mallorca	392.944	3.20 (2 pistas)	79	12.300
Málaga-Costa del Sol	390.228	3.200 (2 pistas)	65	9.800
Alicante-Elche Miguel Hernández	313.444	3.000	39	6.900
Gran Canaria	264.353	3.100 (2 pistas)	51	8.000
Tenerife Sur	150.267	3.200	39	7.350
Valencia	69.429	3.215	34	3.450
Ibiza	73.690	2.799	38	4.800
Lanzarote-Cesar Manrique	73.319	2.400	32	4.100
Sevilla	76.746	3.364	34	3.200
Bilbao	43.740	2.600 (2 pistas)	30	2.100

Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España

*Pista de mayor longitud en caso de tener más de una pista

El aeropuerto de Madrid es el de mayor tráfico de pasajeros y de carga de España, el cual constituye el *hub* aeroportuario más importante del España y también del sur de Europa, con conexiones directa a cuatro continentes: Europa, América, Asia y África (tabla 1).

Los seis aeropuertos con mayor volumen de pasajeros disponen de más de una pista de aterrizaje, con la excepción del aeropuerto Alicante-Elche-Miguel Hernández, que solo cuenta con una (tabla 2).

El Aeropuerto de Valencia se sitúa en 2023 como el octavo de España con mayor tránsito de personas, y el quinto en la España peninsular.

Tabla 2. Aeropuertos españoles con mayor volumen de pasajeros en 2023

	Pasajeros	% var. 23/19	Operaciones	% var. 23/19
Adolfo Suarez Madrid-Barajas	60.220.984	-2,5	389.179	-8,7
Barcelona-El Prat	49.909.544	-5,3	318.957	-7,4
Palma de Mallorca	31.105.987	4,7	228.920	5,4
Málaga-Costa del Sol	22.344.373	12,5	161.684	11,6
Alicante-Elche Miguel Hernández	15.747.678	4,6	100.547	-0,9
Gran Canaria	13.961.638	5,3	129.552	2,5
Tenerife Sur	12.337.244	10,5	83.598	19,0
Valencia	9.948.141	16,5	82.234	5,8
Ibiza	8.931.598	9,5	82.803	9,9
Lanzarote-Cesar Manrique	8.212.943	12,6	68.119	12,5
Sevilla	8.071.524	7,0	64.774	1,0
Bilbao	6.336.441	7,3	51.448	-0,3

Fuente: AENA

3. Estudio de la segunda pista del aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández

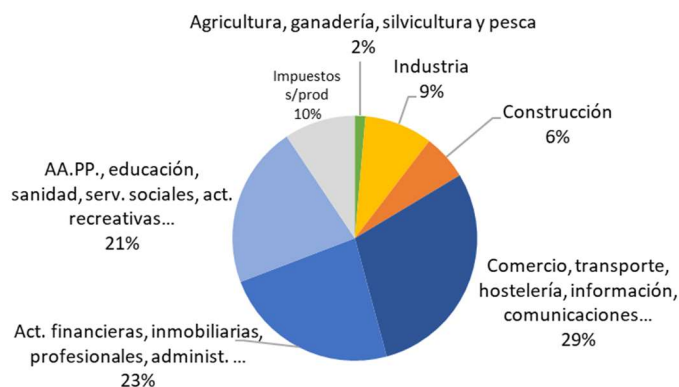
3.1. Entorno socioeconómico del aeropuerto

La provincia de Alicante ocupa una posición central en el eje mediterráneo español, uno de los espacios europeos más dinámicos en términos económicos y de creación de empleo.

En los últimos años, la provincia ha registrado un elevado crecimiento económico y demográfico que la ha situado en el quinto lugar en el ranking nacional en términos de PIB y población.

La estructura productiva de la provincia de Alicante se caracteriza por el elevado peso del sector servicios, el que más aporta a la economía provincial, ya que supone el 74% del PIB, seis puntos por encima de la media nacional. Esta mayor relevancia del sector servicios se debe, en gran medida, al mayor peso de las actividades inmobiliarias, turísticas y comerciales. La industria representa el 9% (16% del PIB en el conjunto de España), la actividad constructora, estrechamente ligada a la actividad turística, genera el 6% del PIB, 1pp por encima de la media nacional y el sector primario el 2% (Gráfico 1).

Gráfico 1. Estructura del VAB por sectores.
Provincia de Alicante (% sobre PIB. Estimación 2022)

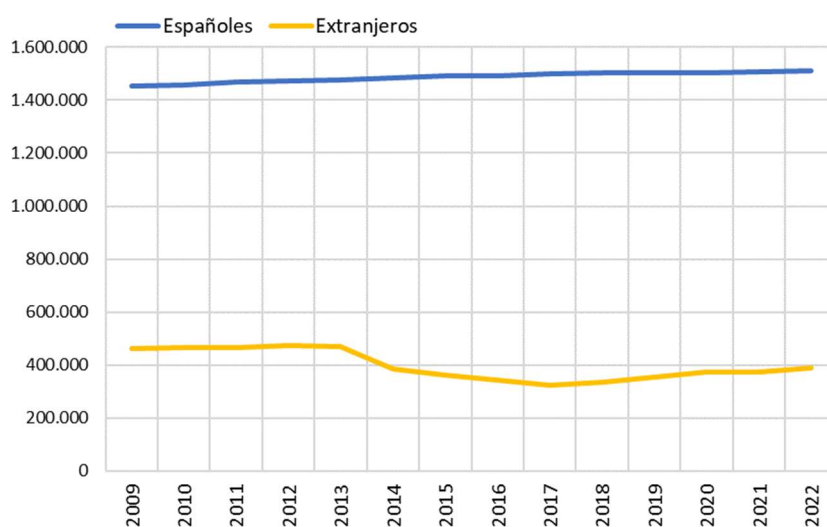


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Instituto Nacional de Estadística

Alicante es la quinta provincia más poblada de España, por detrás de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla, con un total de 1.901.594 habitantes, cerca del 40% de la población de la Comunidad Valenciana y el 4% de la población española.

En las dos últimas décadas, la población alicantina se ha incrementado en un 32%, 14 puntos por encima de la media española. El 60% del crecimiento demográfico en dicho período se debe al aumento de la población extranjera.

Gráfico 2. Evolución de la población. Provincia de Alicante (habitantes)



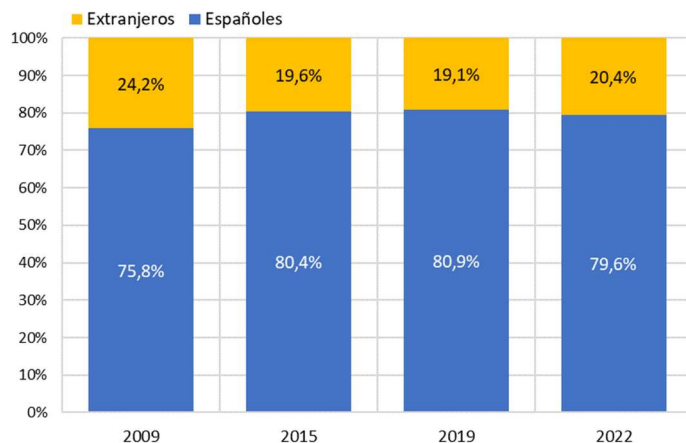
Fuente: Instituto Nacional de Estadística

En la provincia de Alicante residen 388.748 extranjeros, el 20% de la población provincial y la mitad de la población extranjera residente en la Comunidad Valenciana.

El 30% de los extranjeros residentes en la provincia procede de la Unión Europea-27 y el 31% de otros países europeos no comunitarios, entre los que destaca principalmente el Reino Unido, que representa el 20% de la población extranjera residente (Tabla 3)

La provincia de Alicante concentra más de la cuarta parte de los extranjeros mayores de 65 años, mayoritariamente europeos, que residen en España y que, tras retirarse de su vida laboral, deciden trasladar su residencia definitivamente a este destino.

**Gráfico 3. Evolución de la población española/extranjera
Provincia de Alicante (porcentaje sobre el total)**



**Tabla 3. Principales nacionalidades de la población extranjera.
Provincia de Alicante (habitantes y % sobre el total de extranjeros)**

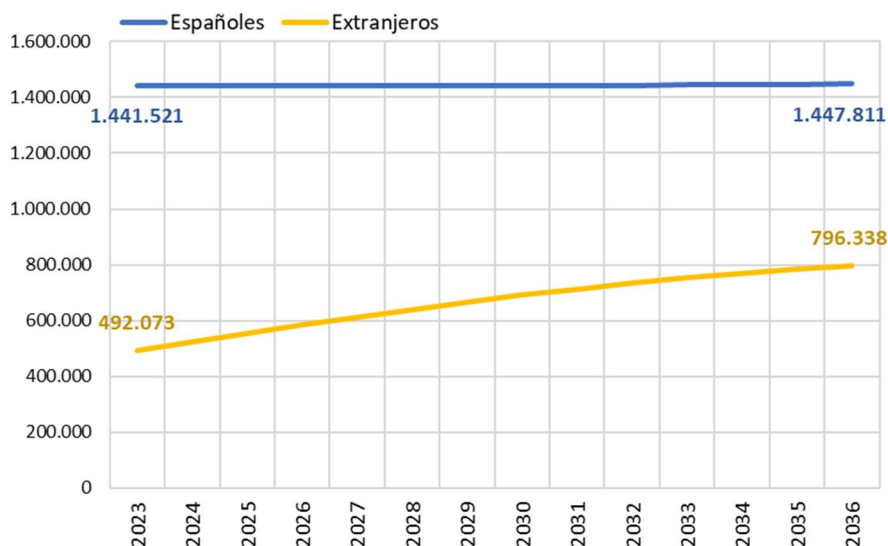
Nacionalidad	2015	% sTot	2022	% sTot
TOTAL EXTRANJEROS	364.382	100%	388.748	100%
EUROPA	244.811	67%	234.896	60%
Alemania	19.994	5%	14.503	4%
Bulgaria	10.607	3%	8.122	2%
Francia	8.550	2%	9.618	2%
Italia	8.603	2%	12.279	3%
Rumanía	27.485	8%	22.957	6%
Reino Unido	86.685	24%	76.739	20%
Rusia	15.635	4%	17.457	4%
Ucrania	8.691	2%	11.695	3%
ÁFRICA	57.079	16%	68.794	18%
Argelia	14.524	4%	15.483	4%
Marruecos	36.646	10%	46.184	12%
AMÉRICA	44.813	12%	63.634	16%
Argentina	5.530	2%	6.633	2%
Bolivia	3.032	1%	1.780	0%
Colombia	9.751	3%	21.856	6%
Ecuador	10.783	3%	6.286	2%
ASIA	17.502	5%	21.010	5%
China	8.936	2%	9.703	2%
Pakistán	3.564	1%	4.456	1%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

El 30% de la población provincial se concentra en dos municipios de más de 200.000 habitantes: Alicante y Elche y el resto se distribuye de forma equilibrada en el territorio.

Según las últimas proyecciones de población publicadas por el INE, la población de la provincia de Alicante se aproximará a los 2,3 millones de habitantes en 2037. El saldo migratorio, mayoritariamente extranjero, compensará ampliamente el menor crecimiento natural de la población (Gráfico 4)

**Gráfico 4. Proyecciones de población por nacionalidad.
Provincia de Alicante (habitantes)**

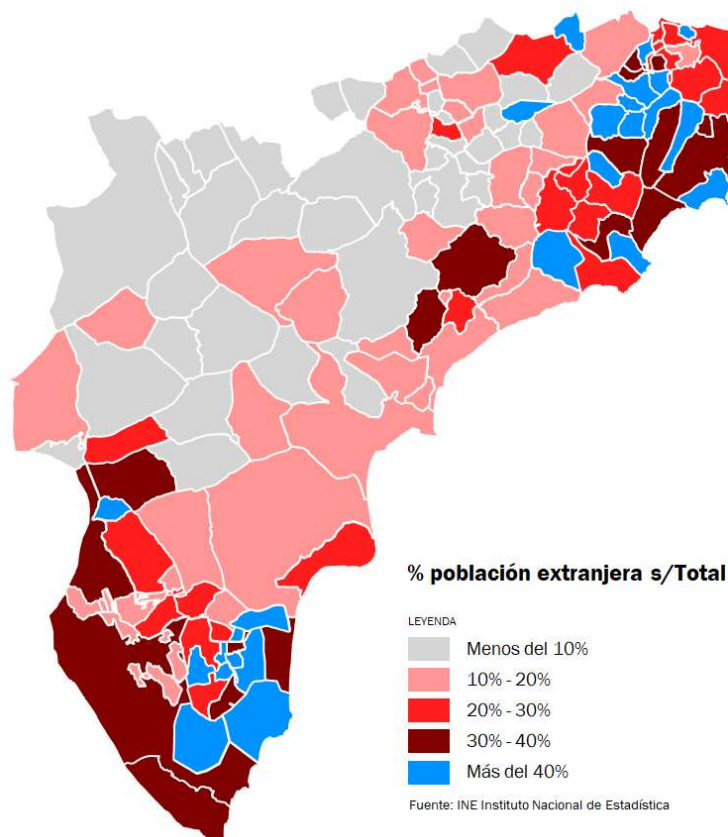


Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Alicante es la cuarta provincia de España con mayor número de viviendas: 1,4 millones en 2022, el 5% del total nacional, y se sitúa entre las provincias españolas con menor porcentaje de viviendas principales respecto al parque de viviendas, lo que da idea de la importancia que alcanzan en esta provincia las segundas residencias y las viviendas de uso turístico.

Alicante encabeza el ranking de provincias españolas con mayor número de compraventas de vivienda por extranjeros (22% del total nacional), seguida de Málaga (12,5%), Barcelona (8%) y Madrid (6%).

**Mapa 2. Porcentaje de población empadronada extranjera sobre el total
Provincia de Alicante por municipios. Año 2022 (porcentajes)**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

El turismo tiene una gran relevancia en la provincia de Alicante, no solo por su impacto en las ramas de actividad relacionadas directamente con la demanda turística, como la hostelería, la restauración, etc., sino por su efecto de arrastre sobre otros sectores y actividades. El impacto económico del turismo en la provincia de Alicante se aproxima al 25%³ del PIB y cerca del 80% lo genera el turismo extranjero.

³ Estimación propia a partir de la información de IMPACTUR 2019

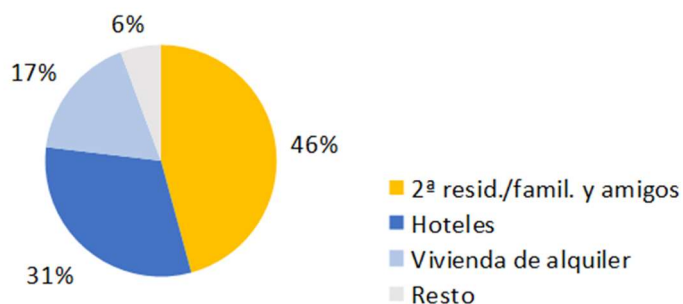
La importancia del turismo queda reflejada en los siguientes indicadores:

Gráfico 5 Principales datos del sector turístico.

Año 2023. Provincia de Alicante

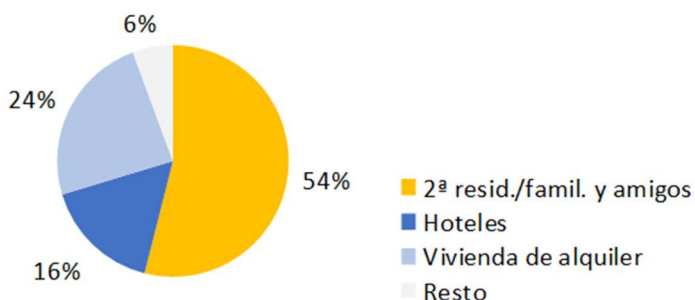
TURISTAS*

15 millones	% extranjeros	% s/C. Val.
	48%	51%



PERNOCTACIONES*

110 millones	% extranjeros	% s/C. Val.
	65%	60%



GASTO TURÍSTICO TOTAL*

11.000 millones €	% extranjeros	% s/C. Val.
	80%	64%

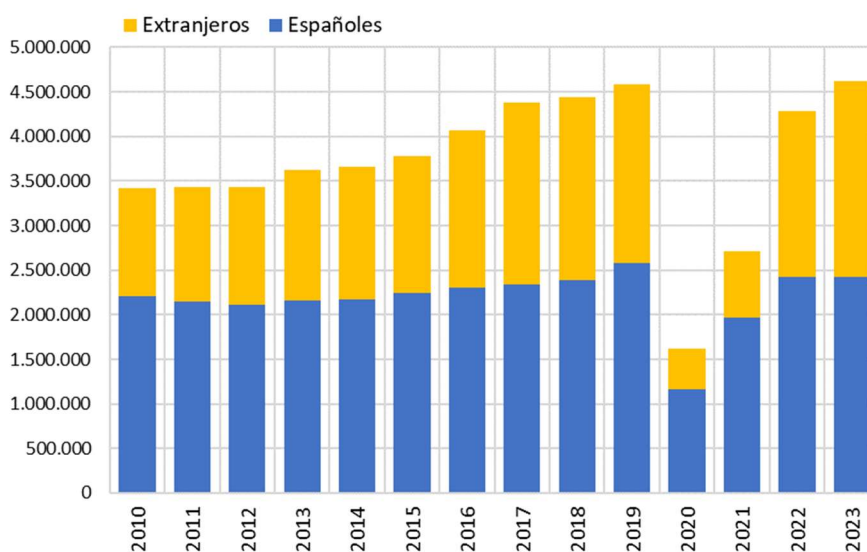
*Estimación anual: datos de residentes en España, disponibles hasta septiembre, elevados en función de su estacionalidad en 2019

Fuente: INE Instituto Nacional de Estadística, Turisme CV y elaboración propia

El 40% de los turistas extranjeros y la cuarta parte de los turistas españoles que visitan la provincia de Alicante optan por el alojamiento hotelero. Las pernoctaciones en este tipo de establecimientos suponen el 60% de las realizadas en la Comunidad Valenciana.

Benidorm es el 5º punto turístico de España con mayor número de pernoctaciones hoteleras: 9,8 millones, el 61% de las pernoctaciones hoteleras de la provincia de Alicante, y el 2º, por detrás de Madrid con mayor número de pernoctaciones hoteleras de residentes nacionales (4,4 millones). El número de plazas en alojamientos turísticos de oferta reglada asciende a 92.000, de las que cerca de 44.444 son plazas hoteleras.

Gráfico 6. Viajeros alojados en hoteles. Provincia de Alicante (número)



Fuente: INE Instituto Nacional de Estadística

A pesar de la importancia que alcanza en la provincia el alojamiento hotelero, y su alta concentración en el municipio de Benidorm, tal como reflejan las cifras de pernoctaciones y número de plazas en estos establecimientos, el modelo turístico alicantino se basa en una oferta de alojamiento diferente a la hotelera, ya que el 54% de las pernoctaciones turísticas se realiza en segundas residencias y en viviendas de familiares y amigos y un 24% en viviendas de alquiler. Estas cifras ponen de manifiesto la existencia de un turismo residencial consolidado y la creciente utilización de las viviendas turísticas en los viajes de españoles y extranjeros.

Por otra parte, aunque el turismo de sol y playa es la base de la oferta turística alicantina, el sector se ha adaptado a las nuevas tendencias de la demanda desarrollando una amplia gama de productos turísticos que configuran una oferta diferenciada y bien distribuida en el territorio.

Un ejemplo de ello es el turismo de golf. La provincia de Alicante, con 23 campos de golf, concentra algo más del 60% de la oferta de campos en la Comunidad Valenciana. La mayor parte de los jugadores (90%) son extranjeros, principalmente turistas, aunque entre los jugadores locales, la proporción de jugadores de nacionalidad extranjera también es muy elevada⁴.

El impacto económico del sector del golf sobre la renta provincial, considerando tanto el asociado al gasto de los jugadores como a la actividad de los campos, supera los 270 millones de euros y genera 6.200 puestos de trabajo, unas cifras que representan el 0,7% del PIB y el 0,9% del empleo de la provincia de Alicante.

⁴ Impacto económico del sector del Golf de la provincia de Alicante. Cámara de Comercio de Alicante, 2016.

3.2. Área de influencia y conectividad del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández

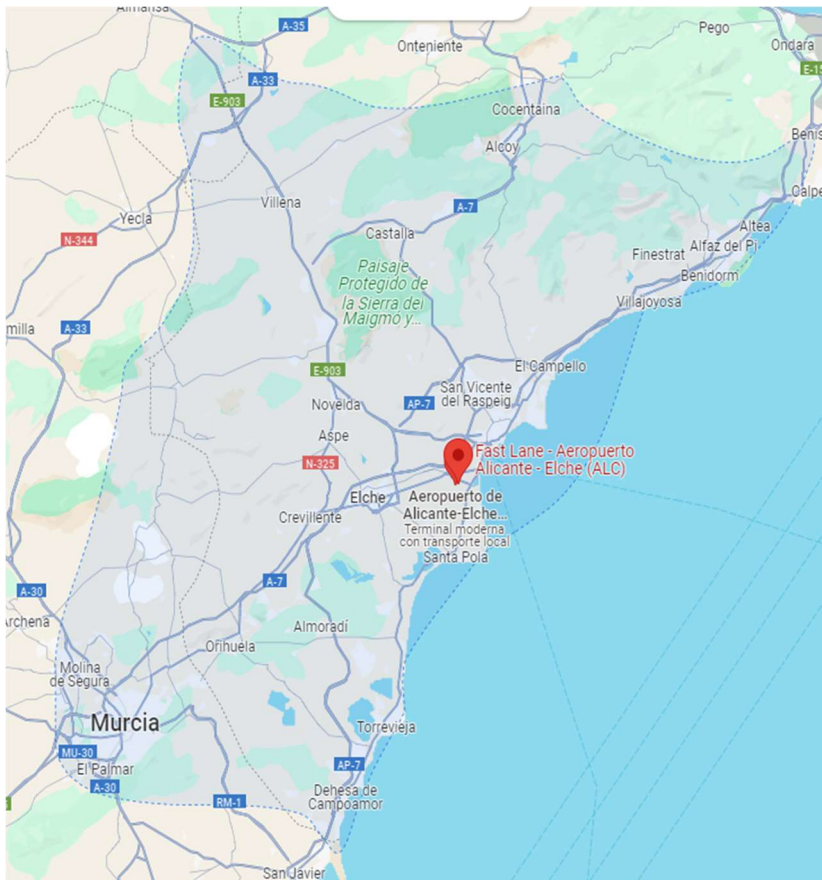
El aeropuerto de Alicante se localiza cerca de los dos núcleos de población más importantes de la provincia, Alicante y Elche, que se encuentran a 10 kilómetros del aeropuerto, enlazados por autovía con el mismo, dentro de la isócrona de 15 minutos. Murcia capital se sitúa a 45 minutos y enlaza también con el aeropuerto por autovía. También forman parte del área de influencia del aeropuerto de Alicante los municipios industriales del valle del Vinalopó y los municipios turísticos del litoral alicantino.

Mapa 3. Zona de influencia del Aeropuerto de Alicante-Elche (isócrona de 30 minutos)



Fuente: Google maps

**Mapa 4. Zona de influencia del Aeropuerto de Alicante-Elche
(isócrona de 60 minutos)**



Fuente: Google maps

Los accesos directos al Aeropuerto de Alicante-Elche

Carretera:

Acceso desde la autovía A-70, la A-79/CV-86 (Vía Parque) y por las carreteras N-340 y N-332 que conectan directamente con la N-338 de acceso exclusivo al aeropuerto.

Autobús:

- ▶ Línea C-6 que conecta el edificio terminal con el centro de Alicante, todos los días del año, con parada en la estación de ferrocarril y otros puntos estratégicos de la ciudad.
- ▶ Conexiones regulares entre el aeropuerto de Alicante-Elche con Murcia, Benidorm, Calp, Xàbia, Benitachell, Teulada, Benissa y València.

Tranvía:

La línea C-6 de autobús conecta en Alicante con el Tram Metropolitano (San Vicente del Raspeig, el Campello, Villajoyosa y Benidorm) e indirectamente con la línea L-9 del Tram a Dénia.

3.3. Evolución histórica del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández

Desde que en mayo de 1967 se abriera el tráfico nacional e internacional de pasajeros y de mercancías, y con la incorporación de las conexiones aéreas con Madrid y con Barcelona, el tráfico de este aeropuerto ha crecido de manera sustancial, en parte debido a la atracción de turistas que hasta el momento entraban en la Comunidad Valenciana por el Aeropuerto de Valencia.

En junio de 1972 se inauguró un nuevo edificio terminal de pasajeros destinada a atender vuelos internacionales. La segunda fase de esta ampliación concluyó en 1974 y se incorporó el tráfico nacional en marzo de 1975.

Vuelo fotogramétrico pancromático de la Comunitat Valenciana 1976-78. Detalle del Aeropuerto de El Altet



Fuente: ICV Institut Cartogràfic Valencià

En 1978 se alcanzaron los dos millones de pasajeros, lo que obligó a reformar el edificio terminal de pasajeros y ampliar el estacionamiento de aeronaves en algo más de 60.000 metros cuadrados. A su vez, se amplió la longitud de la pista hasta los 3.000 metros.

En 1996 se dio por concluida una profunda remodelación del área terminal que permitió atender a los nueve millones de pasajeros que utilizaban sus instalaciones.

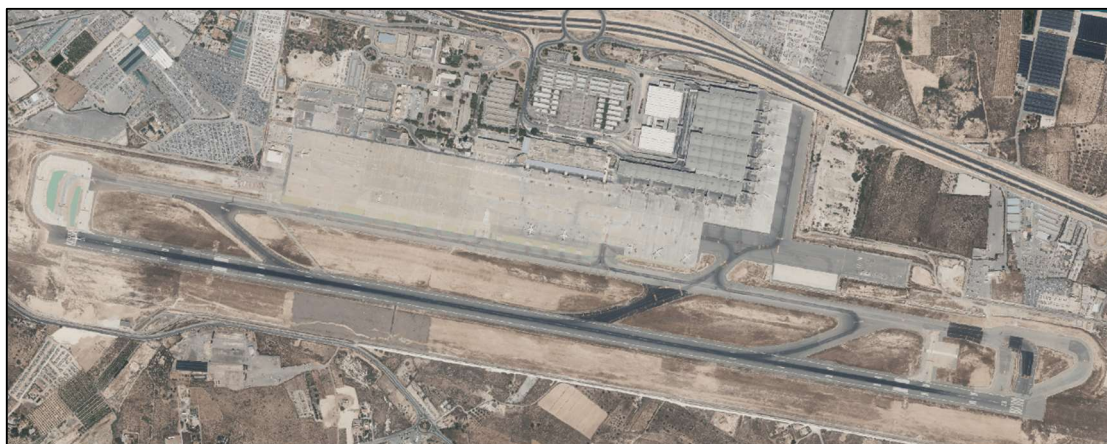
Para el embarque se instalaron cinco pasarelas telescópicas y se construyó un nuevo edificio de oficinas para compañías aéreas, centro de operaciones y área de negocios. También se amplió la capacidad del aparcamiento de vehículos y se construyó una nueva torre de control.

Durante el verano de 1998 se puso en servicio la nueva ampliación de la plataforma, cuya capacidad total aumentaba hasta los 27 puestos de estacionamiento.

En 2004 Aena y el Ministerio de Fomento pusieron en marcha el Plan Levante con la finalidad de renovar y modernizar las infraestructuras del aeropuerto. Para entonces este aeropuerto ya se situaba entre los seis primeros de España, gracias, en parte, a los efectos de la liberalización del tráfico aéreo en Europa y España y la irrupción de las compañías de bajo coste. Este plan de ampliación incluyó la creación de una nueva terminal de carga, que entró en servicio en 2005 y la ejecución de una terminal de pasajeros (T2) que entró en funcionamiento en 2007, además de otras actuaciones. La actuación más importante fue la construcción de una nueva terminal con capacidad para atender a 20 millones de pasajeros al año que fue inaugurada en marzo de 2011.

La terminal inaugurada en 2011 ha permitido ofrecer una mejor atención a los pasajeros y mejorar la competitividad de este aeropuerto frente a otros. Sin embargo, el aeropuerto requiere mayor capacidad de aterrizaje de aeronaves para así hacer frente al incremento de pasajeros de los próximos años.

Ortofoto de 2023 de la Comunitat Valenciana del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández

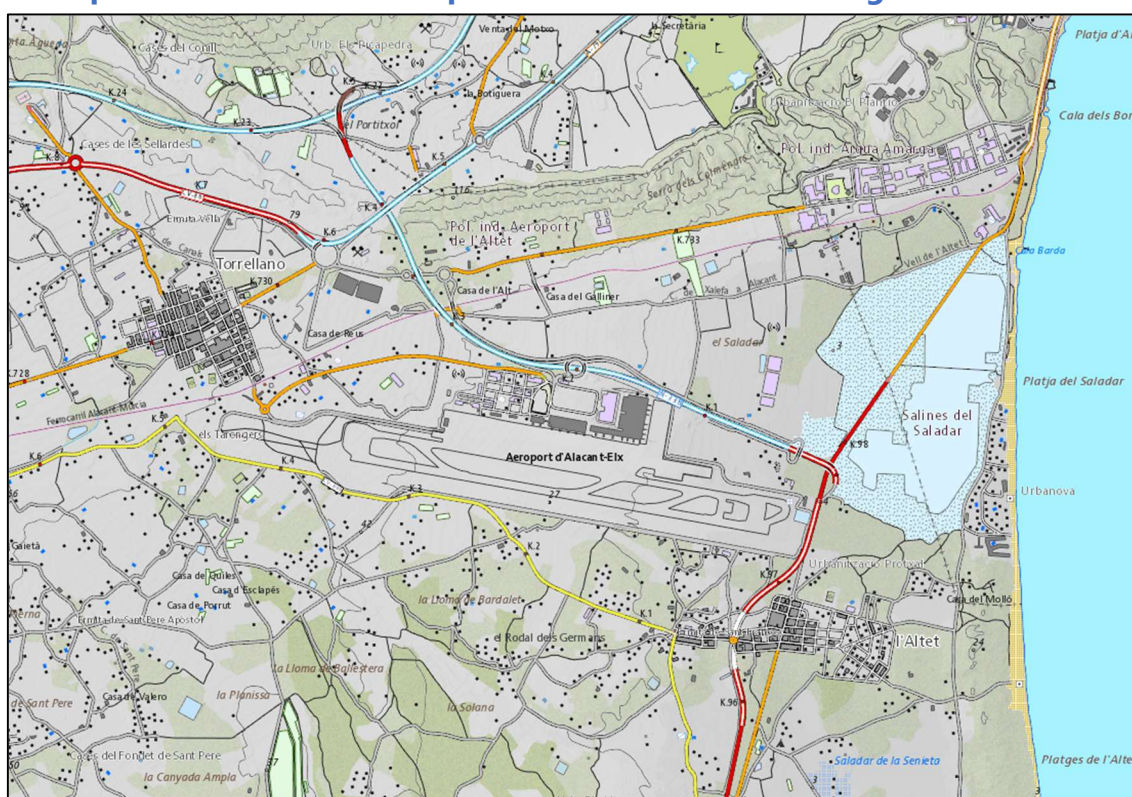


Fuente: ICV Institut Cartogràfic Valencià

3.4. Características técnicas del aeropuerto

El aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández está situado a 9 kilómetros al suroeste de la capital, en el término municipal de Elche. La inauguración de la Nueva Terminal, junto con la renovación del resto de las instalaciones aeroportuarias, permitió que el aeropuerto alicantino alcanzara su récord de viajeros en 2019 superando los 15 millones de pasajeros.

Mapa 5. Situación del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández



Fuente: ICV Institut Cartogràfic Valencià

La Nueva Terminal está compuesta por un dique de embarque y por un nuevo edificio procesador perpendicular a la misma. Su superficie total es de 345.319 metros cuadrados, frente a los 54.800 metros cuadrados de las terminales 1 y 2, lo que supone multiplicar por 6 la superficie inicial.

Dispone de una única pista de vuelo, la 10-28, con una longitud de 3.000 metros. La nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves ocupa una superficie de 388.192 metros cuadrados, con 46 posiciones de estacionamiento, 16 de ellas de contacto en pasarela.

La Nueva Terminal está preparada para la intermodalidad, con un espacio por la futura llegada del tren y una estación de autobuses con 57 plazas. El nuevo edificio de aparcamiento, con una superficie total de 122.500 metros cuadrados, tiene 4.200 plazas, 1.903 son de rotación y 1.432 de larga estancia, y el resto son plazas que dan servicio a las diferentes empresas de alquiler de coches.

Las nuevas salas de embarque disponen de una superficie total de 27.000 m² y 29 puertas de embarque (frente a las 16 de las Terminales 1 y 2), 16 de ellas asistidas por pasarelas telescópicas.

El hall de facturación, situado en la planta 2 del edificio procesador, dispone de una superficie de 14.283 metros cuadrados y 98 mostradores de facturación, dos de ellos para equipajes especiales. Por su parte, la sala de recogida de equipajes ubicada en la planta 0, ocupa una superficie cercana a los 12.276 metros cuadrados y dispone de 14 cintas.

Nueva Terminal, parkings y accesos del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández



Fuente: Google Maps

Una de las instalaciones más singulares del recinto aeroportuario es el **Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE)**, a través del cual se gestionan las maletas de los viajeros desde que son facturadas hasta que se depositan en un muelle asignado según su vuelo. Este sistema identifica mediante radiofrecuencia cada equipaje y lo que aporta gran trazabilidad y seguridad, y tiene una capacidad de diseño de 7.880 equipajes a la hora.

El sistema inteligente para ahorrar energía instalado en el SATE es una de las últimas mejoras del aeropuerto, realizada en el año 2021. Este sistema permite una gestión más eficiente del transporte de equipajes y ahorra cerca de un millón de kilovatios-hora al año.

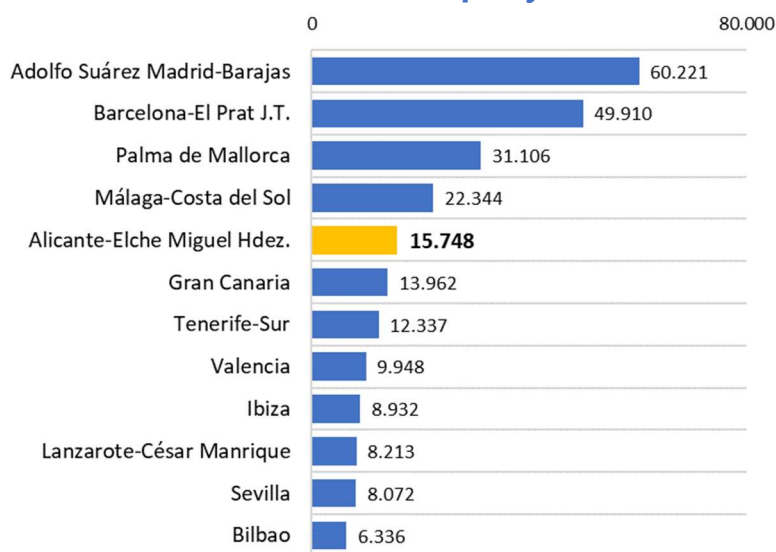
Por otra parte, el Aeropuerto alicantino completó en 2022 su integración en el programa **"Airport-Collaborative Decisión Making" (A-CDM)**, una iniciativa de ámbito europeo para optimizar la gestión de sus operaciones, que adquiere mayor relevancia al tratarse del primer aeropuerto de la red de Aena que se integra en el sistema con una sola pista y un volumen de operaciones de más de 100.000 vuelos en 2019.

Además, ha sido galardonado con el **"Accessible Airpot Award"** de Europa, concedido por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) por su labor y compromiso para conseguir un aeropuerto más accesible para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.

3.5. Evolución del tráfico en el Aeropuerto de Alicante

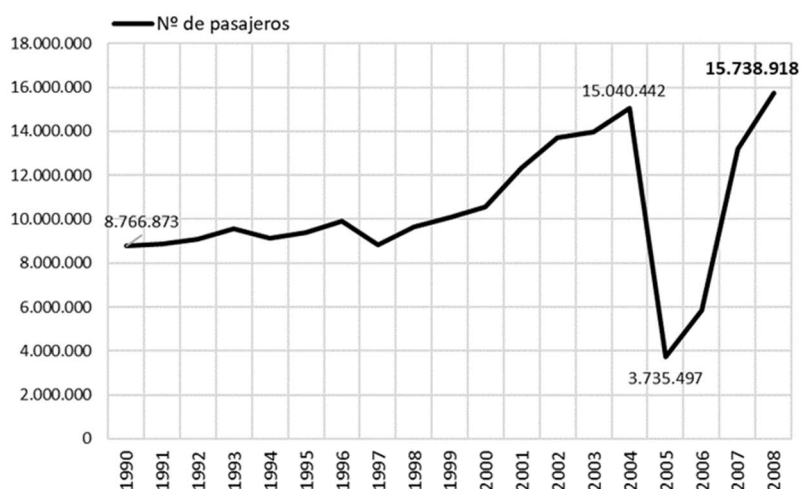
Con un total de 15,7 millones de pasajeros en 2023, el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández ocupa el **quinto lugar en el ranking nacional** de la red de AENA, por detrás de los aeropuertos de Adolfo Suárez-Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol (Gráficos 7 y 8).

Gráfico 7. Ranking de aeropuertos por número de pasajeros.
Año 2023. Miles de pasajeros



Fuente: AENA y elaboración propia

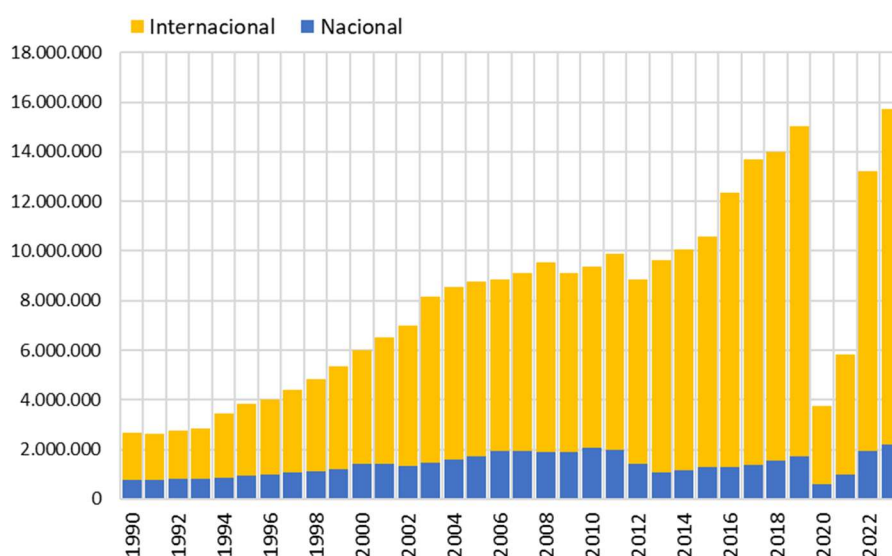
Gráfico 8. Evolución del tráfico de pasajeros
Aeropuerto de Alicante-Elche (número de pasajeros)



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

El **tráfico internacional** ha incrementado su cuota de mercado desde los primeros años de la década de los 90 (70%), situándose en torno al 90% en los cuatro años anteriores a la pandemia. Aunque el tráfico se redujo durante los años 2020 y 2021 como consecuencia de la crisis sanitaria, posteriormente se ha producido una importante recuperación llegando a representar en la actualidad el 86% del tráfico (13,5 millones de pasajeros) (Gráfico 9).

**Gráfico 9. Evolución del tráfico nacional/internacional de pasajeros
 Aeropuerto de Alicante-Elche (pasajeros)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

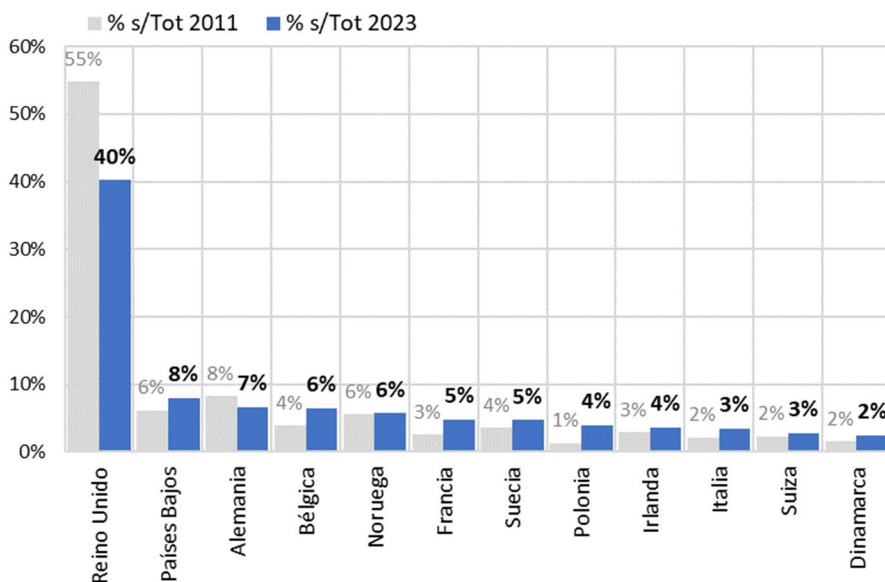
El Aeropuerto de Alicante-Elche está conectado con 11 destinos de España, 85 de Europa y 4 de África.

El mayor volumen del tráfico internacional se realiza con el Reino Unido, el principal mercado emisor de la provincia de Alicante. Aunque su cuota de mercado se ha reducido desde el 55% en 2011 hasta el 40% en 2023, debido al fuerte crecimiento experimentado por otros mercados, en los últimos 12 años el tráfico con el Reino Unido se ha incrementado en 1.110.000 pasajeros, alcanzando en 2023 un total de 5,4 millones.

El segundo mercado más importante de la provincia son los Países Bajos, cuyo porcentaje de participación se ha incrementado hasta el 8%. A continuación, se sitúa Alemania (7%), Bélgica (6%), Noruega (6%), Francia (5%), Suecia (5%), Polonia (4%), Irlanda (4%), Italia (3%), Suiza (3%) y Dinamarca (2%) (Gráfico 10).

El tráfico con los Países Nórdicos (2 millones de pasajeros) se ha duplicado en los últimos 12 años, aumentando su cuota de mercado desde el 12% al 15%.

**Gráfico 10. Distribución del tráfico internacional de pasajeros por país O/D
Aeropuerto de Alicante-Elche (% s/total tráfico internacional)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y elaboración propia

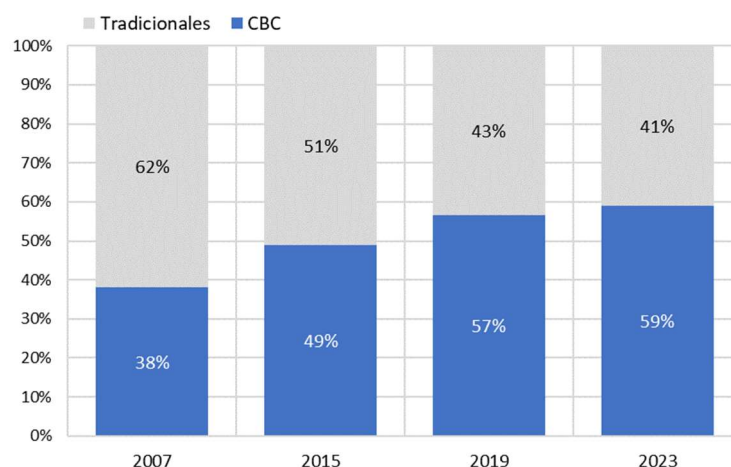
**Tabla 4. Principales países O/D del tráfico internacional
Aeropuerto de Alicante-Elche (pasajeros)**

País O/D	2011	% sTot	País O/D	2019	% sTot	País O/D	2023	% sTot
TOTAL	9.897.780	100%	TOTAL	15.037.560	100%	TOTAL	15.729.201	100%
Reino Unido	4.328.870	44%	Reino Unido	5.931.491	39%	Reino Unido	5.439.072	35%
Alemania	656.559	7%	Alemania	1.015.174	7%	Países Bajos	1.070.670	7%
Países Bajos	486.693	5%	Países Bajos	943.146	6%	Alemania	895.698	6%
Noruega	441.754	4%	Bélgica	771.793	5%	Bélgica	874.287	6%
Bélgica	304.150	3%	Noruega	759.687	5%	Noruega	771.762	5%
Suecia	281.682	3%	Suecia	624.670	4%	Francia	653.172	4%
Irlanda	233.744	2%	Francia	475.144	3%	Suecia	636.558	4%
Francia	204.957	2%	Irlanda	410.956	3%	Polonia	538.724	3%
Suiza	183.537	2%	Italia	332.838	2%	Irlanda	487.910	3%
Italia	171.504	2%	Dinamarca	313.982	2%	Italia	466.123	3%

Fuente: AENA y elaboración propia

La mayor parte de los pasajeros internacionales que llegan al Aeropuerto de Alicante lo hacen en compañías de bajo coste. La irrupción de este tipo de compañías produjo importantes cambios, tanto en el sector del transporte aéreo como en el comportamiento de la demanda turística. El tráfico de pasajeros en estas compañías se ha multiplicado por 2,7 en los últimos 15 años, llegando a representar en 2023 el 87% de las llegadas al Aeropuerto de Alicante en vuelos internacionales. (Gráfico 11).

Gráfico 11. Evolución del tráfico de pasajeros en compañías tradicionales y de bajo coste. Aeropuerto de Alicante-Elche (número de pasajeros)



Fuente: Turespaña, Turisme CV y elaboración propia

El Aeropuerto de Alicante es en la actualidad el cuarto aeropuerto de España con mayor tráfico de pasajeros en compañías de bajo coste (10,5% del total nacional) por detrás de los aeropuertos de Barcelona, Palma de Mallorca y Málaga. En 2023, el tráfico realizado por estas compañías registró un crecimiento interanual del 23,3%, superior a la media del conjunto de aeropuertos españoles (18,5%).

La Comunidad Valenciana se sitúa entre las principales comunidades autónomas de destino de pasajeros internacionales en compañías de bajo coste.

El Aeropuerto de Alicante, con cerca de 6 millones de llegadas, concentra el 70% de las llegadas de pasajeros internacionales a la Comunidad Valenciana, mientras que el 30% restante se realiza a través del Aeropuerto de Valencia.

La celebración de campeonatos y eventos deportivos, muchos de ellos de carácter internacional, atrae a numerosos visitantes extranjeros que llegan a la provincia a través del Aeropuerto de Alicante. Un ejemplo de ello es la *Ocean Race*. Alicante ha sido Puerto de salida de la regata durante cinco ediciones, la última en 2022-2023, en la que se alcanzaron cifras récord de asistencia presencial: más de 300.000 visitantes a lo largo de la semana y una media diaria de 35.000 visitas, así como de la última etapa de la *Ocean Race Europe 2021*, cuya segunda edición está programada para 2025.

Por otra parte, la implantación en Alicante de la Oficina de la Propiedad Intelectual (EUIPO) en el año 1994 con el fin de gestionar la marca de la Unión Europea o MUE y, desde 2003, los dibujos y modelos comunitarios registrados (DMC), también es un factor impulsor del tráfico internacional en el Aeropuerto de Alicante. La actividad de la EUIPO y de otros agentes, como el Tribunal de Marcas y los profesionales vinculados a la actividad intelectual, la celebración de reuniones, foros, congresos y otros eventos organizados por la Oficina, y el hecho de que el 70% del personal sea originario de otros países europeos, provoca numerosos desplazamientos a través del Aeropuerto de Alicante.

La demanda de servicios de transporte aéreo también se ve incentivada por la actividad de las empresas, muchas de ellas extranjeras, con sede en el Distrito Digital Comunitat Valenciana, que conforman un *hub* para empresas tecnológicas e innovadoras.

En el mercado nacional (2,2 millones de pasajeros), el mayor volumen de tráfico se realiza con Palma de Mallorca, Barcelona, Madrid, Santiago de Compostela, Bilbao e Ibiza.

Las tres primeras compañías que operan en el aeropuerto (Ryanair, Vueling Airlines y Easyjet) acumulan el 60% de la cuota de mercado por movimiento de pasajeros. Destaca Ryanair con el 39% del tráfico de pasajeros. (Tabla 5).

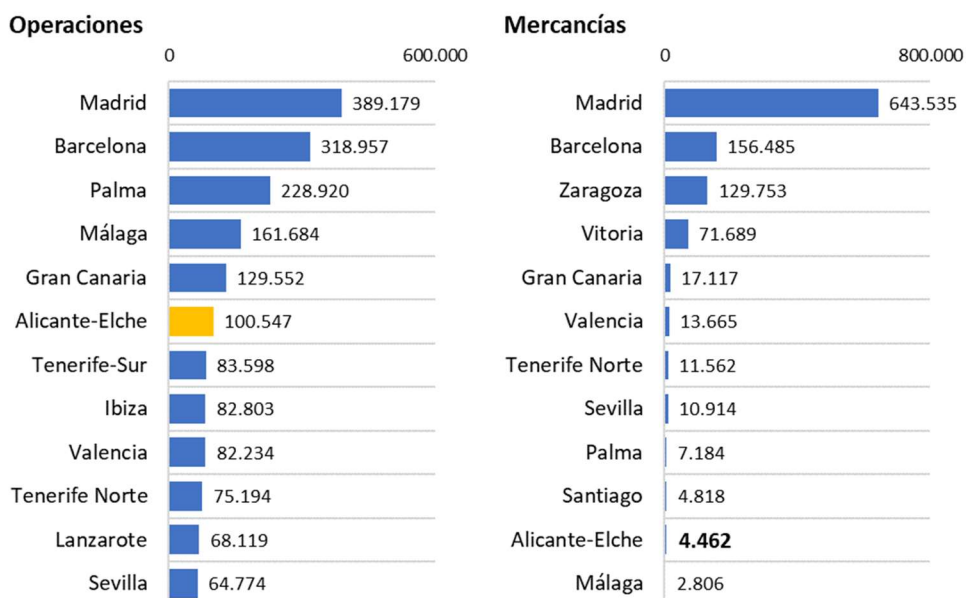
Tabla 5. Principales compañías aéreas.
Aeropuerto de Alicante-Elche (pasajeros)

Compañía	2015	2019	2023
Ryanair Dac	2.991.175	4.752.683	6.161.808
Vueling Airlines, S.A.	1.093.086	1.708.915	1.748.367
Easyjet Uk Ltd	1.284.725	1.597.131	1.527.571
Jet2.Com Limited	633.434	1.332.097	1.111.125
Transavia Holland B.V	415.591	616.010	757.788
Norwegian Air Sweden Aoc Ab	.	.	627.234
Norwegian Air Shuttle Aoc As	.	.	406.169
Scandinavian Airlines System	234.576	300.085	326.678
Tui Fly (Tui Airlines Belgium)	258.995	359.809	322.487
Air Europa	207.251	195.431	298.084
Wizz Air Hungary Ltd	39.824	148.113	270.294
Easyjet Switzerland Sa	198.486	235.392	248.843
Eurowings Gmbh	.	87.891	218.947
Tui Airways Ltd	310.278	312.714	214.013
Air Nostrum L.A. Mediterraneo	276.759	283.480	209.630

Fuente: AENA

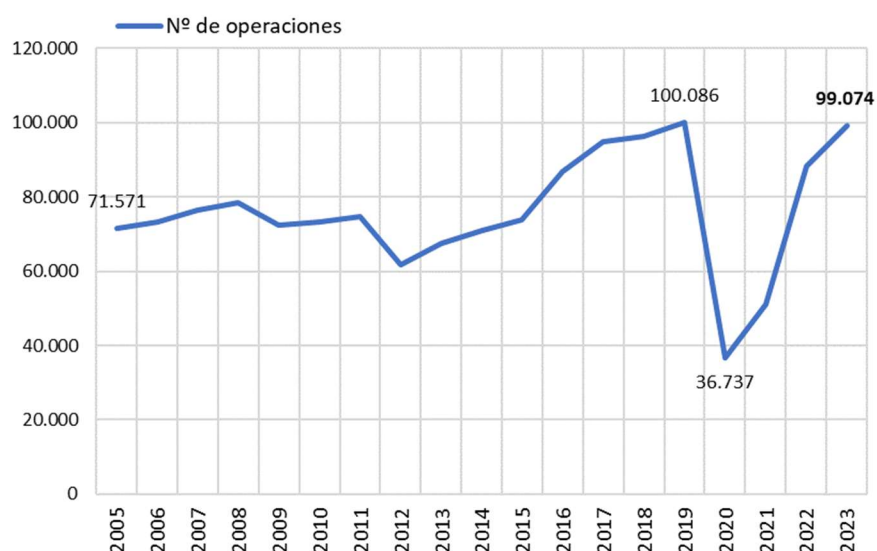
El aeropuerto de Alicante-Elche es el sexto aeropuerto español por volumen de operaciones (100.000 en 2023) y ocupa la undécima posición en el ranking nacional de tráfico de carga (4.500 toneladas transportadas) (Gráfico 12).

Gráfico 12. Ranking de aeropuertos por número de operaciones y mercancía transportada. Año 2023. Número de operaciones y mercancías en toneladas



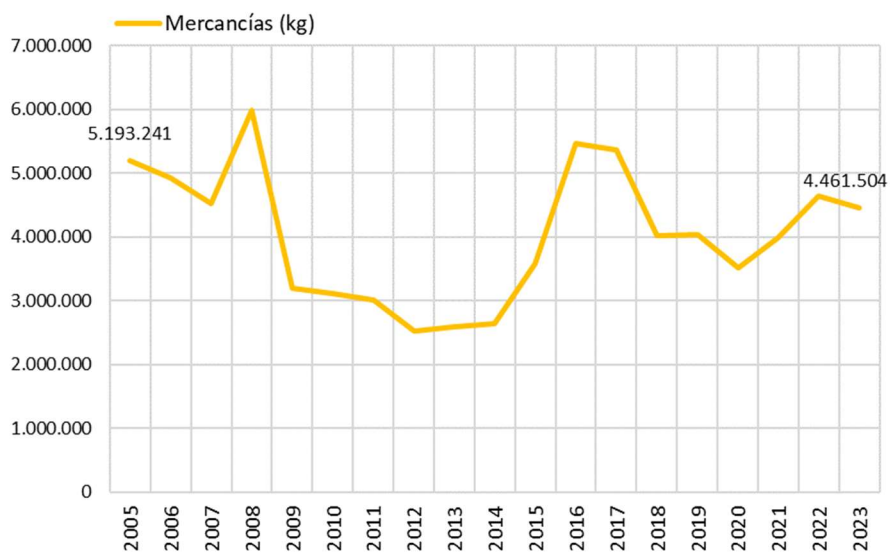
Fuente: AENA

Gráfico 13. Evolución del número de operaciones. Aeropuerto de Alicante-Elche (número)



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**Gráfico 14. Evolución del tráfico de mercancías.
Aeropuerto de Alicante-Elche (kilogramos)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

3.6. Análisis capacidad/demanda

Según el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), la previsión de tráfico aéreo en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández es de 10,2 millones de pasajeros en 2022 y de 15,6 millones de pasajeros en 2026 y la capacidad del aeropuerto, con las infraestructuras actuales, es de 19.000.000 pasajeros.

Tabla 6. Capacidad actual de los principales aeropuertos de la red AENA DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) 2022-2026

Aeropuerto	Capacidad actual	Campo vuelos	Plata-forma	Terminal de pax	Terminal de carga
	pax	AH	AH	PH	Tm/año
GRUPO I					
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	70.000.000	120	130	20.000	870.000
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	55.000.000	90	124	15.000	337.000
GRUPO II					
Palma de Mallorca	34.000.000	79	130	12.300	33.000
Málaga-Costa del Sol	30.000.000	65	104	9.800	27.000
Alicante-Elche Miguel Hernández	19.000.000	39	58	6.900	25.200
Gran Canaria	20.000.000	51	58	8.000	73.600
Tenerife Sur	16.000.000	39	51	7.350	45.600
Ibiza	10.000.000	38	45	4.800	20.000
César Manrique Lanzarote	9.000.000	32	27	4.100	24.600

pax: pasajeros; AH: aviones por hora; PH: pasajeros por hora
Fuente: AENA

La capacidad del campo de vuelos, definida como el número máximo de operaciones por hora que el operador es capaz de gestionar con unos niveles de retrasos mínimos aceptables, es de 39 aeronaves por hora y la capacidad de la plataforma de aeronaves, definida como el número de aeronaves por hora que se pueden acomodar como máximo en las superficies destinadas a tal fin en los aeropuertos, es de 58 aeronaves por hora.

Según el DORA, los niveles de utilización previstos en el campo de vuelos y en la plataforma de aeronaves durante los años 2022-2026, se consideran suficientes para satisfacer las necesidades previstas hasta la finalización del período, de

acuerdo con las previsiones de crecimiento del tráfico y las capacidades actuales, aunque muestran una tendencia hacia niveles de saturación una vez finalizado el horizonte 2026.

Tabla 7. Niveles de utilización según el DORA 2022-2026.
Aeropuerto de Alicante-Elche

	Periodo DORA 2022-2026				
	2022	2023	2024	2025	2026
Niveles de utilización					
Del campo de vuelos	1,22	1,15	1,08	1,08	1,05
De la plataforma	1,81	1,71	1,61	1,61	1,57
Del edificio terminal	1,54	1,37	1,29	1,24	1,22
De la terminal de carga	7,69	6,97	6,53	6,29	6,19

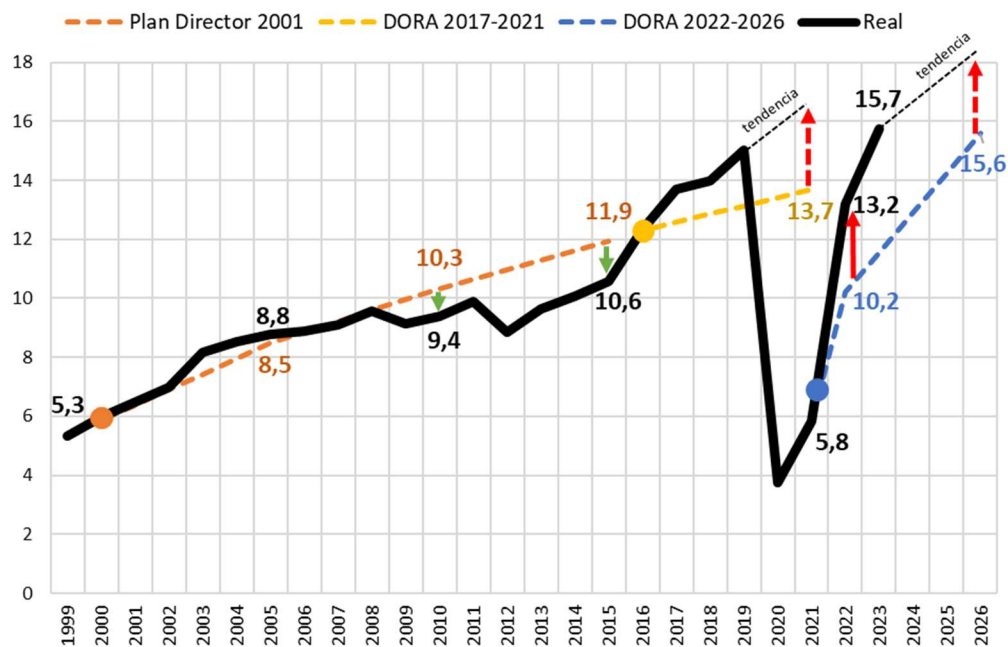
(>1 suficiente; <1 insuficiente)

Fuente: AENA

De hecho, el DORA 2022-2026 contempla como inversión estratégica, considerando como tal aquellas inversiones necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos, actuaciones en el campo de vuelos y plataforma del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. La inversión mínima a ejecutar, antes de fin de 2026, asciende a 4,5 millones de euros y la fecha de financiación se establece en diciembre de 2027.

La necesidad de acelerar la ejecución de esta inversión cobra más fuerza, teniendo en cuenta los valores reales de tráfico en el Aeropuerto de Alicante que en 2022 alcanzó los 13,2 millones de pasajeros y en 2023, con un total de 15,7 millones, ha superado el volumen previsto para 2026 (Gráfico 15).

Gráfico 15. Datos reales vs Previsiones.
Plan Director, DORA 2017-2021 y DORA 2022-2026 (millones de pasajeros)



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA y elaboración propia

3.7. Previsiones de crecimiento del tráfico en el Aeropuerto de Alicante

Como se ha indicado anteriormente, el tráfico del aeropuerto ha aumentado año tras año, hasta tal punto que las previsiones realizadas en el plan director DORA 2022-2026 ya han sido superadas. Concretamente, las previsiones realizadas para el año 2022 fueron superadas en un 28,9%. En 2023 ya se han superado las cifras de pasajeros que el Plan proyectaba para el año 2026, lo que hace necesario revisar las previsiones para ajustarlas al contexto actual.

El objetivo de este apartado, lejos de ser la cuantificación exacta de tráfico anual de pasajeros en este aeropuerto, es realizar una aproximación de la evolución de dicha variable, y valorar los posibles escenarios que podrían darse durante los próximos años.

Características de la serie temporal utilizada para la predicción

La serie de datos utilizada para realizar la previsión de pasajeros en el aeropuerto abarca un horizonte temporal de treinta y tres años, desde 1990 hasta 2023. Estos datos son de periodicidad anual y muestran una estructura temporal con una clara tendencia al alza en el largo plazo, especialmente desde el año 2015. La serie también muestra una usencia de estacionalidad propio de muchas series anuales. A su vez, la componente tendencial está afectada por perturbaciones de carácter transitorio que han sido eliminadas, como es el efecto de la pandemia COVID-19. Por otra parte, la serie también está afecta por circunstancias aleatorias que solo tienen efecto en el corto plazo las cuales no son predecibles.

Por las características de la serie se ha aplicado el método ARIMA para predecir el volumen anual total de pasajeros entre los años 2024 y 2030. Este método predictivo ofrece también una tasa mínima y una tasa máxima esperada que establecen las cotas dentro de la cuales podría evolucionar la variable durante el periodo analizado.

Interpretación del resultado

El resultado obtenido del modelo de predicción es coherente con la evolución del tráfico del aeropuerto durante los lustros anteriores a 2023, así como con la proyección internacional del Alicante como destino turístico.

Según los resultados obtenidos, en un plazo de tres años podrían superarse los 21 millones de pasajeros llegados a este aeropuerto, lo que supondría un incremento del 34% respecto a 2023. En el año 2030 dicho incremento sería del 51%, y se alcanzaría una cifra cercana a los 24 millones de pasajeros.

Tabla 8. Previsión del número de pasajeros en el aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, 2027 y 2030

Dato real 2023	Previsión 2027	Previsión 2030
15.738.918	21.044.668	23.706.779
Variación respecto a 2023	34%	51%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 9. Posibles escenarios hasta el año 2030. Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández

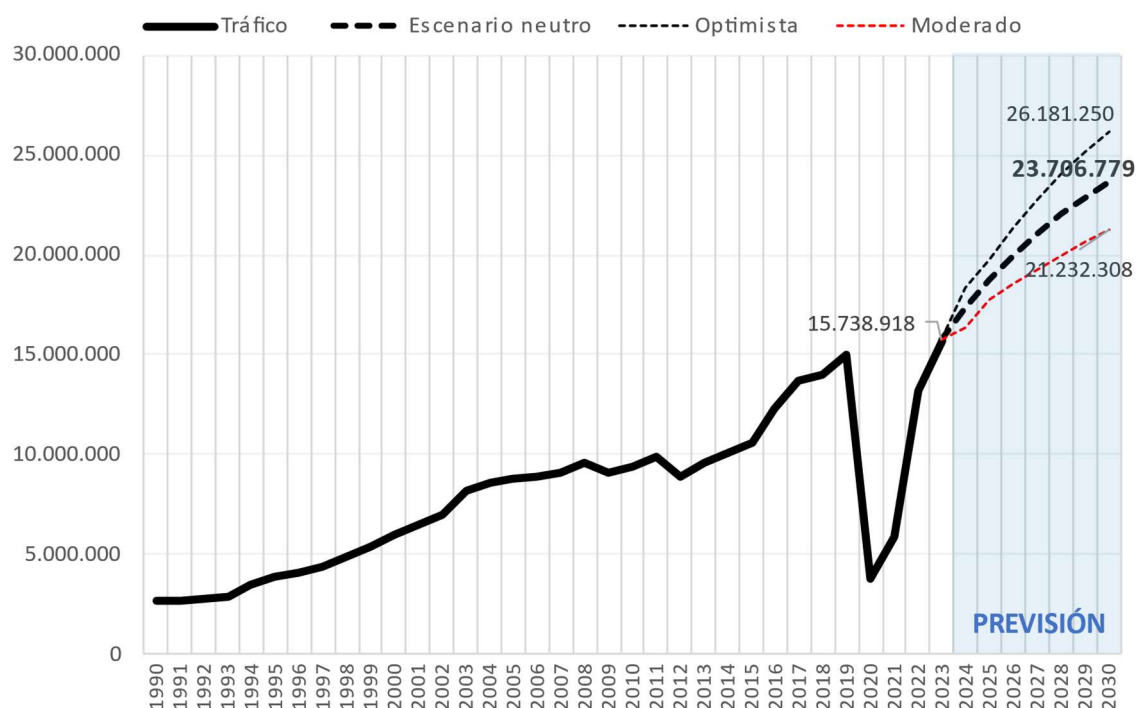
	Escenarios 2024-2030		
	Moderado	Neutro	Optimista
Pasajeros en 2027	19.294.953	21.044.668	22.794.383
<i>Variación 27/23</i>	23%	34%	45%
Pasajeros en 2030	21.232.308	23.706.779	26.181.250
<i>Variación 30/23</i>	35%	51%	66%

Fuente: Elaboración propia

El modelo de predicción muestra un intervalo de desviaciones máximas y mínimas para cada año. Dichas desviaciones se pueden interpretar como valores que podría tomar la variable en función de las circunstancias del mercado. Por tanto, se puede considerar que el modelo plantea tres posibles escenarios: el primero de ellos (línea discontinua) marca una tendencia alcista del número de pasajeros en el aeropuerto y que como se ha indicado, se acerca a los 24 millones de pasajeros para el año 2030.

El segundo escenario (límite superior) sería más optimista, según el cual, los 23 millones de pasajeros se alcanzarían en el año 2027, y los 26 millones en el año 2030. El tercer escenario (límite inferior), y el menos optimista, también apunta a un incremento, aunque más moderado que los anteriores, hasta prácticamente los 21 millones en el año 2030 (Gráfico 16).

Gráfico 16. Previsión del tráfico total de pasajeros en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. 2024-2030



Fuente: Elaboración propia

Este modelo predictivo plantea dos limitaciones, la primera es que a mayor plazo el intervalo de predicción aumenta, por lo que la horquilla del número de pasajeros aumenta. Por ello, este modelo realiza predicciones más fiables para el corto plazo. La segunda limitación es que el modelo no explica los condicionantes que pueden dar lugar a un escenario u otro, ya que no considera variables exógenas como por ejemplo las tendencias del transporte de pasajeros, la evolución de otros destinos turísticos competidores, la estabilidad económica de la región u otro tipo de condicionante que pudie alterar la evolución de la serie.

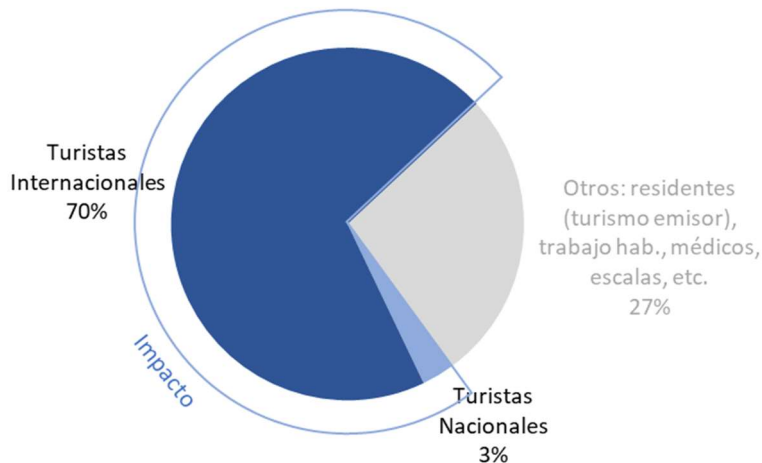
En cualquier caso, los tres escenarios que se derivan de las predicciones realizadas para el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández apuntan a un incremento del tráfico aéreo y, por tanto, evidencia la necesidad de dotar de mayores recursos a esta infraestructura para evitar su posible colapso durante los próximos años.

3.8. Implicaciones económicas de la nueva infraestructura

Caracterización del pasajero aéreo del aeropuerto de Alicante-Elche

El 73% de los pasajeros del Aeropuerto de Alicante son turistas y mayoritariamente residentes en el extranjero (70%). El resto del tráfico (27%) corresponde a residentes en la provincia que viajan al extranjero por turismo (turismo emisor) y a pasajeros, residentes y no residentes que viajan por otros motivos (trabajo, salud, viajes al extranjero de residentes nacionales, escalas, etc.) (Gráfico 17).

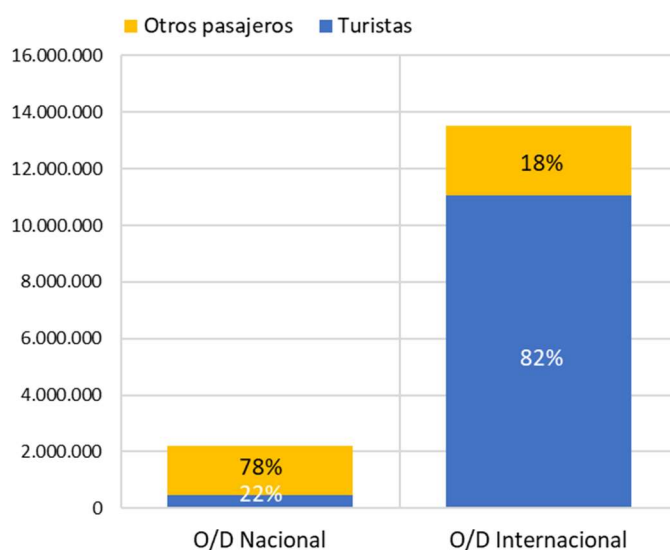
Gráfico 17. Distribución de los pasajeros por tipo. Turistas, turismo emisor y otros. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Según la encuesta de movimientos turísticos en frontera (FRONTUR), durante el pasado año 7 millones de turistas extranjeros visitaron la provincia de Alicante y el 74% de ellos (5,2 millones) utilizaron el avión para sus desplazamientos. Teniendo en cuenta el número de viajes realizados, el 82% de los pasajeros internacionales del Aeropuerto de Alicante fueron turistas extranjeros. (Gráfico 18).

**Gráfico 18. Distribución de los pasajeros por O/D del vuelo y tipo de viajero
 Aeropuerto de Alicante-Elche**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

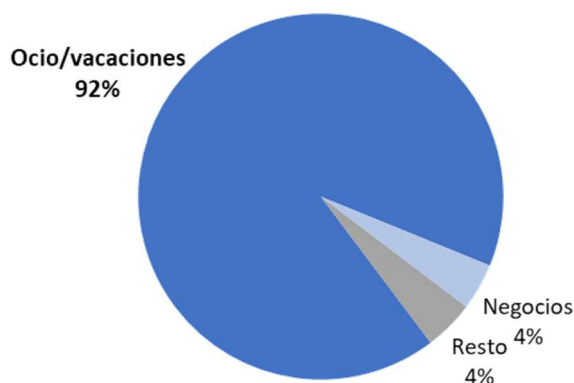
El motivo principal de los viajes de los turistas extranjeros que se desplazan en avión a la provincia de Alicante es el ocio, recreo y vacaciones, que concentra algo más de 93% del total. Los viajes de negocios y por motivos profesionales tienen un peso muy reducido (4%), al igual que los viajes por motivos personales (3%).

Según la encuesta de turismo de los residentes (ETR), la provincia de Alicante recibió 6,2 millones de turistas residentes en España en los nueve primeros meses de 2023. El 3% de ellos utilizó el transporte aéreo, lo que implica que el 22% de los pasajeros nacionales fueron turistas.

Los viajes por ocio, recreo y vacaciones representan el 62% de los viajes de los turistas nacionales que se desplazan en avión a la provincia de Alicante, las visitas

a familiares y amigos el 27%, los negocios el 10% y el 1% restante corresponde a otros motivos.

Gráfico 19. Distribución de los pasajeros por motivo principal.
Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Estimación del gasto de los pasajeros aéreos

Según la encuesta EGATUR, el gasto medio por turista internacional que utiliza el avión como medio de transporte se sitúa en torno a los 1.260 euros. El mayor porcentaje del gasto se destina al transporte internacional y nacional, actividades en destino, alojamiento y restauración.

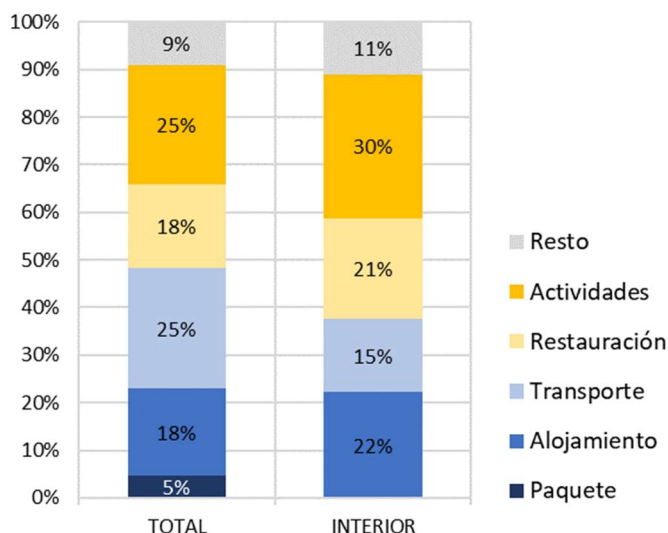
Por lo que respecta al turista nacional, el gasto medio por turista, según la ETR, asciende a 565 euros. La mayor parte del gasto se concentra en las partidas de actividades en destino, restauración, transporte y alojamiento.

A efectos de determinar el impacto económico, hay que tener en cuenta que una parte del gasto de los turistas no tiene incidencia sobre la actividad económica de la provincia de Alicante, ya que se trata de bienes y servicios contratados con empresas localizadas en el país de origen del turista, tal como ocurre con algunos gastos de transporte.

Se consideran únicamente los gastos de origen interior, aquellos bienes y servicios suministrados por empresas de la provincia, como alojamiento,

consumo de gasolina, peajes, alquiler de coches, transporte público, restaurantes, compras actividades de ocio, cultura y deporte, etc.

**Gráfico 20. Distribución del gasto total e interior de los pasajeros.
 Aeropuerto de Alicante-Elche**

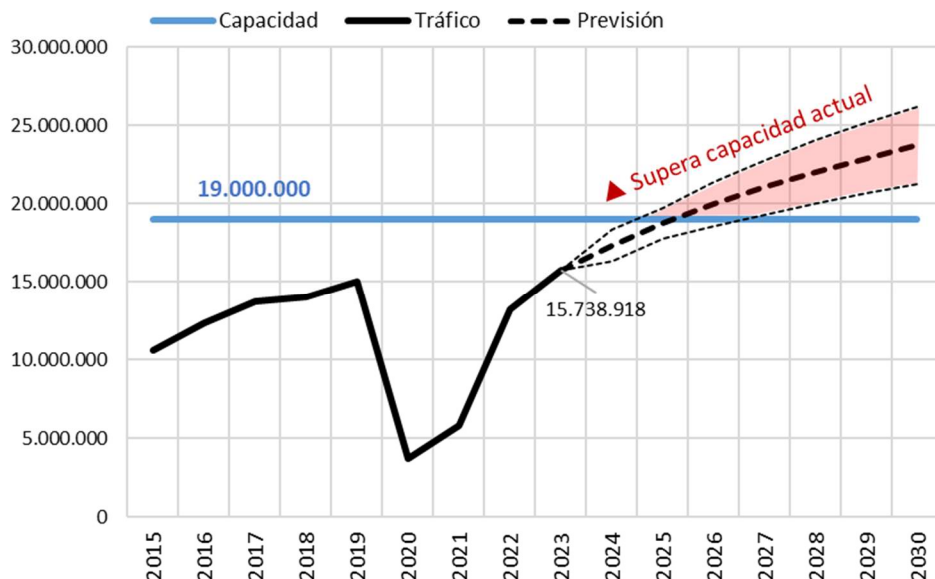


Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Construcción del vector de demanda

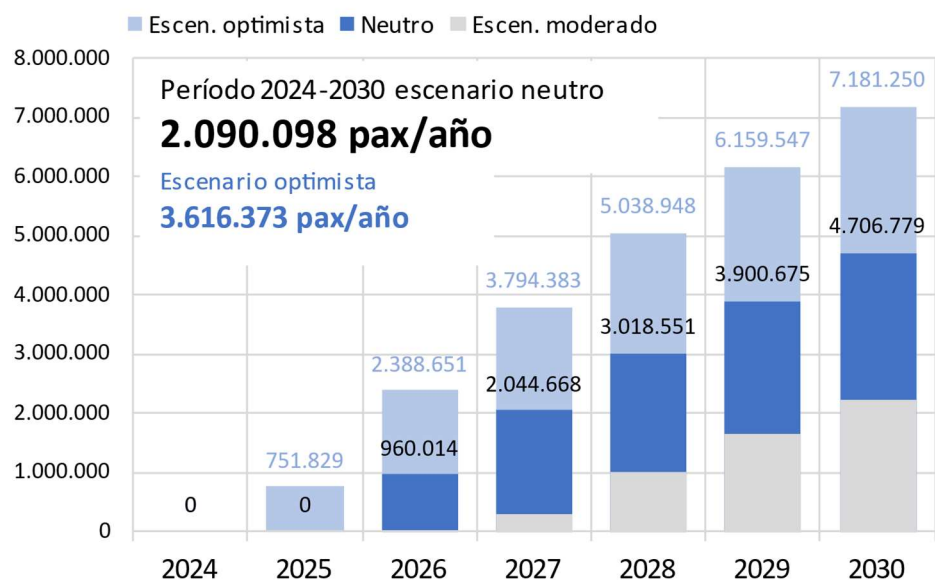
Teniendo en cuenta la capacidad máxima actual del Aeropuerto de Alicante (19.000.000 de pasajeros) y las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo en el período 2024-2030, se estima que en el escenario central de previsiones, la infraestructura aeroportuaria presentaría problemas de saturación de tráfico en el año 2026, de forma que el Aeropuerto de Alicante no podría atender incrementos adicionales de la demanda de tráfico que podría rondar los 2 millones de pasajeros anuales y un gasto turístico promedio cercano a los mil millones de euros en el horizonte temporal analizado (Gráficos 22 y 23).

Gráfico 21. Evolución del tráfico de pasajeros y previsiones 2024-2030
Aeropuerto de Alicante-Elche



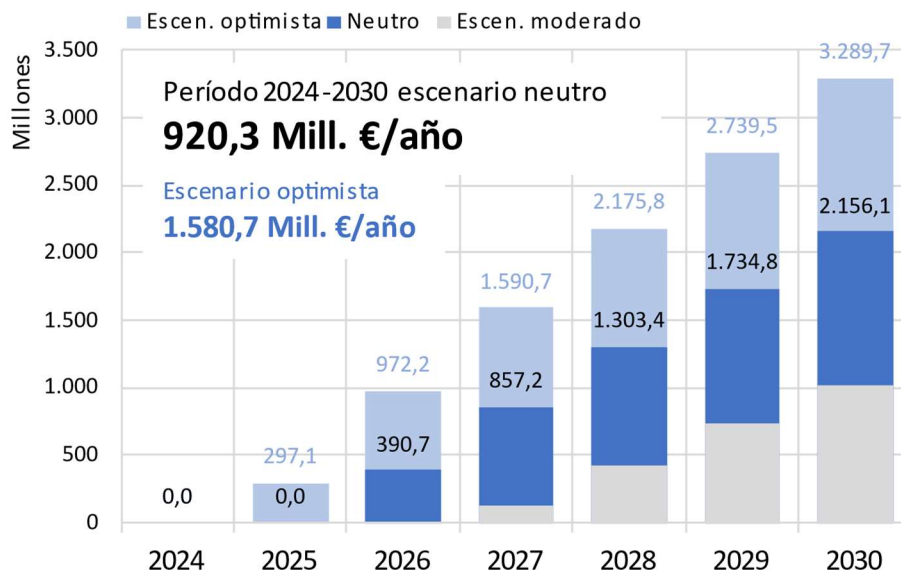
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA y elaboración propia

Gráfico 22. Estimación del número de pasajeros que superarían la capacidad máxima actual. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

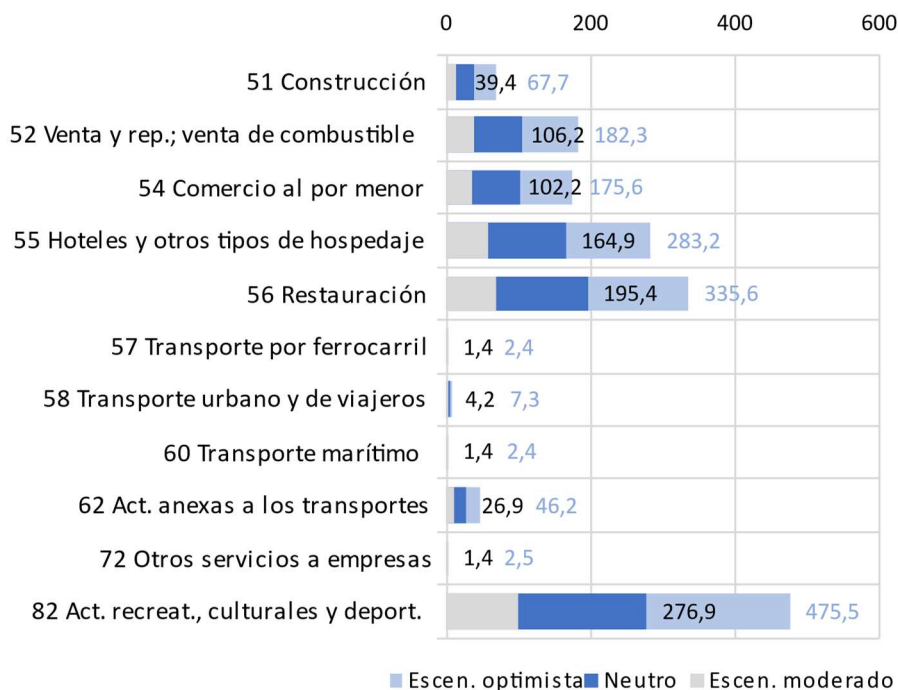
Gráfico 23. Vector de demanda.
Millones de euros. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

La asignación de cada concepto de gasto entre las distintas ramas de actividad productoras de bienes y servicios permite estimar la parte del gasto que dichas ramas dejarían de suministrar en los años en los que se superaría la capacidad actual del aeropuerto, ya que si el crecimiento del tráfico de pasajeros fuera el previsto en el horizonte temporal, dicho tráfico no podría canalizarse a través del Aeropuerto de Alicante y en consecuencia, el gasto de los turistas no recaería en la provincia. Así se obtiene la variación negativa de la demanda en cada una de las ramas de actividad de la economía valenciana (Gráfico 24).

Gráfico 24. Vector de demanda por ramas. 2024-2030
Millones de euros/año. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

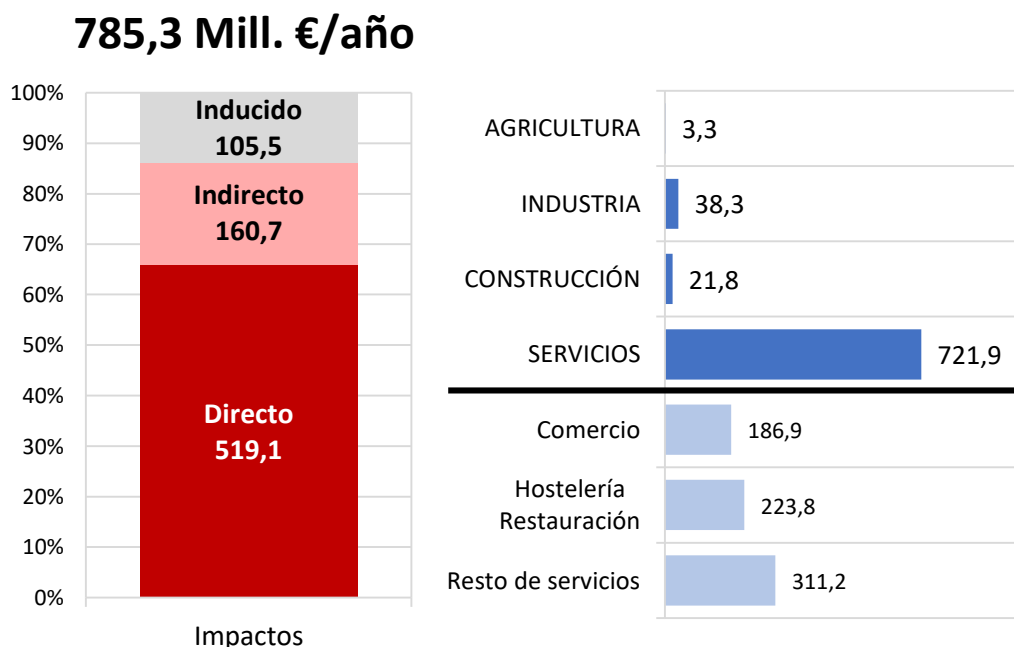
Impactos

El cálculo del impacto económico se realiza siguiendo la metodología Input-Output. El modelo I-O permite calcular el efecto total (directo, indirecto e inducido) causado por una variación de la demanda final en las principales variables macroeconómicas.

La insuficiente capacidad del Aeropuerto de Alicante para atender futuros crecimientos del tráfico de pasajeros tendría un impacto negativo en el VAB de la provincia que se estima en cerca de 800 millones de euros anuales, de los que 520 millones son impactos directos, 160,7 millones son impactos indirectos y 105 millones son impactos inducidos (Gráfico 25).

Esta menor capacidad de generación de Valor Añadido Bruto vendría determinada por el multiplicador de renta, cuyo valor es de 0,8533, lo que indica que por cada euro gastado en el territorio en el que está localizado el aeropuerto, la renta provincial se vería incrementada en 0,8533 euros.

Gráfico 25. Impactos sobre la renta. 2024-2030
Millones de euros/año. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

En términos de VAB, la distribución de los impactos totales por sectores productivos recae mayoritariamente en el sector servicios, seguido por la industria, la construcción y el sector primario.

Por ramas de actividad los mayores descensos de renta se producen en: "Actividades recreativas, culturales y deportivas", "Restauración", "Hoteles y otros tipos de hospedaje", "Venta y reparación de vehículos, venta al por menor de combustible", "Comercio al por menor" y "Actividades inmobiliarias". A continuación, aunque con un impacto menor, se sitúan "Otros servicios a empresas", "Construcción", "Actividades anexas a los transportes" e "Intermediación financiera" (Gráfico 26).

Gráfico 26. Impactos sobre la renta por ramas. 2024-2030

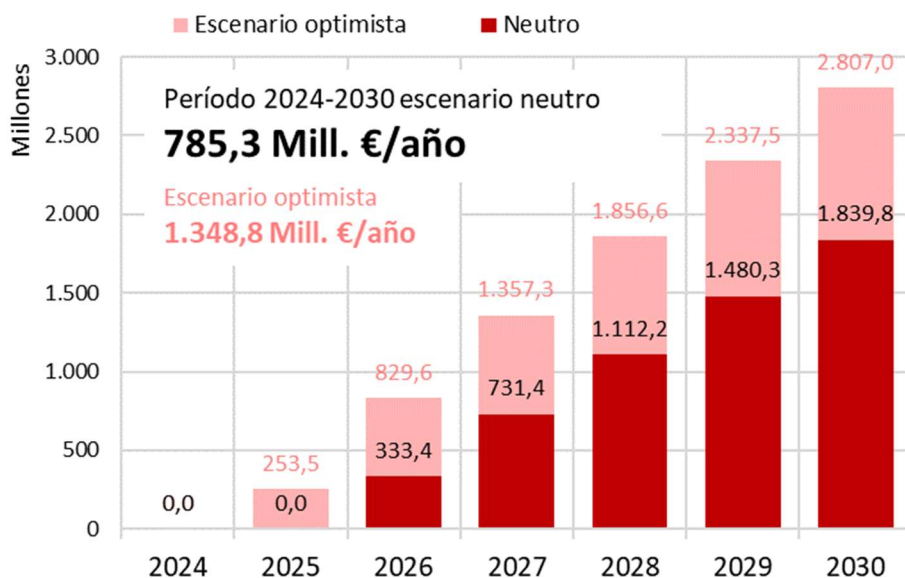
Millones de euros/año. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 26B. Impactos sobre la renta.

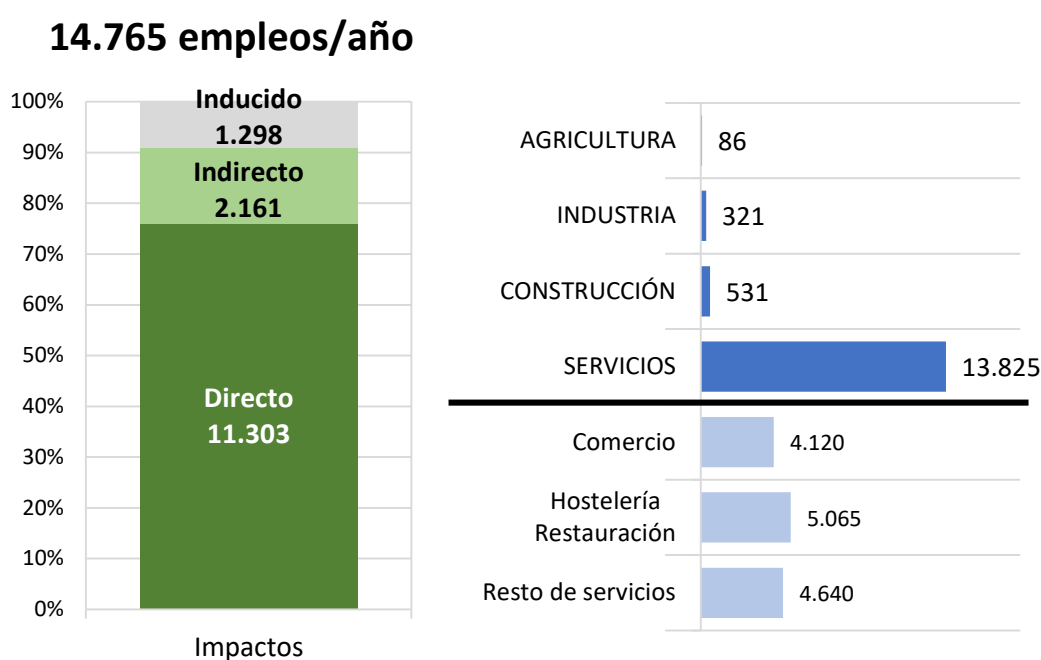
Millones de euros. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

En términos de empleo, el gasto que dejarían de realizar los pasajeros que no podrían utilizar el Aeropuerto de Alicante para sus desplazamientos, afectaría de forma directa a 11.300 empleos que, sumados a los cerca de 3.500 empleos indirectos inducidos, afectarían de forma negativa a 14.800 empleos que no podrían mantenerse o crearse en el período (Gráfico 27).

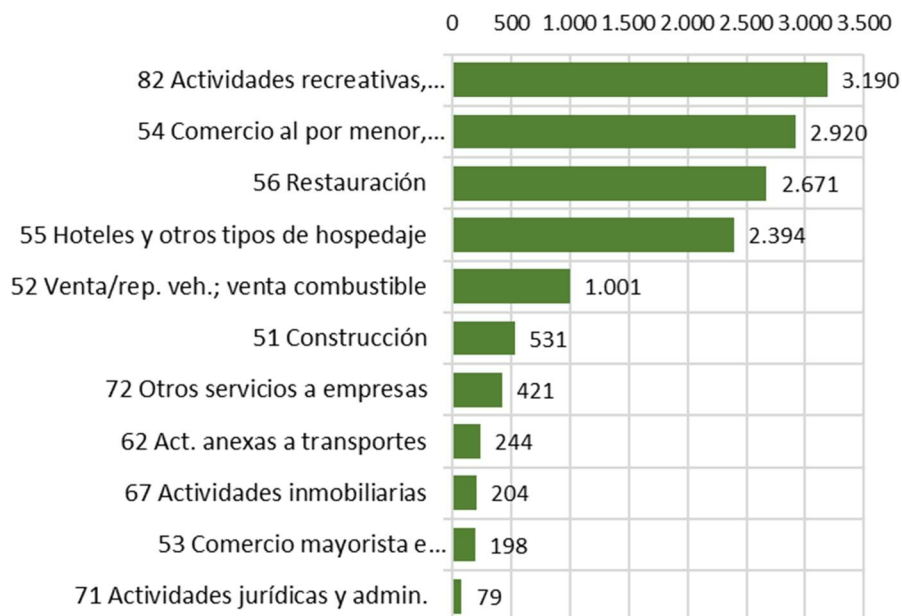
Gráfico 27. Impactos sobre el empleo. Total y por sectores. 2024-2030
Empleos/año. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

La distribución sectorial de los impactos muestra una mayor incidencia en las ramas de actividad más intensivas en el uso del factor trabajo, como "Actividades recreativas, culturales y deportivas", "Comercio minorista", "Restauración", "Hoteles y otros tipos de hospedaje" y "Venta y reparación de vehículos; venta al por menor de combustible" (Gráfico 28).

Gráfico 28. Impactos sobre el empleo por ramas. 2024-2030
Empleos/año. Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia

4. Estudio de ampliación del Aeropuerto de Valencia

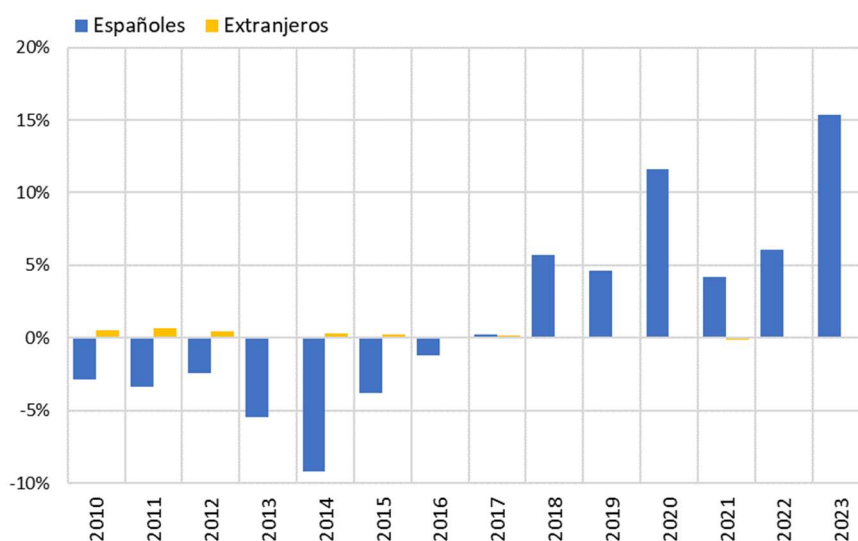
4.1. Entorno socioeconómico del Aeropuerto

El Aeropuerto de Valencia, denominado también Aeropuerto Internacional de Valencia-Manises. Se ubica a 8 km al oeste de Valencia, entre Manises y Quart de Poblet.

Valencia es la ciudad capital de la provincia de Valencia y de la Comunidad Autónoma de Valencia. La ciudad y su área metropolitana constituye el núcleo económico más importante de la región y uno de los 30 mayores de la Unión Europea.

La provincia de Valencia es la tercera en el ranking provincial de España tanto en términos de PIB como en términos de población. Cuenta con una población de cerca de 2,7 millones de habitantes, de los cuales casi dos terceras partes residen en la ciudad de Valencia y su área metropolitana.

Gráfico 29. Tasa de variación interanual de la población de la provincia de Valencia.



Fuente: INE

Desde 2018 la provincia de Valencia ha experimentado un sustancial incremento de su población, sobre todo en el segmento de extranjeros.

En los últimos cinco años la población extranjera residente en la provincia de Valencia se ha incrementado un 57% acumulado, alcanzando los 354.396 habitantes. Por el contrario, la población española apenas ha variado, situándose a principios de 2023 en los 2.35.196 personas, según datos del INE.

Tabla 10. Principales nacionalidades de la población extranjera en la provincia de Valencia

	2023	2015	% var. 23/15
EUROPA			
Italia	18.743	10.945	71,2
Francia	8.789	6.562	33,9
Portugal	3.274	2.259	44,9
Alemania	3.279	3.229	15,5
Países Bajos	2.333	1.261	85,0
Reino Unido	9.538	8.058	18,4
Ucrania	9.208	6.911	33,2
Rusia	5.568	2.917	90,9
ÁFRICA			
Marruecos	27.926	21.607	29,2
Senegal	3.551	2.726	30,3
AMERICA			
Estados Unidos	2.549	998	155,4
Colombia	22.497	9.524	136,2
Venezuela	14.568	2.332	524,7
Honduras	10.000	2.403	316,1
Argentina	6.514	4.259	52,9
Brasil	4.374	2.961	60,2
ASIA			
China	14.794	10.896	35,8
Pakistán	9.450	7.817	20,9
India	4.256	3.034	40,3

Fuente: INE

Durante los últimos años, el crecimiento de la población extranjera en la provincia de Valencia se ha concentrado en las siguientes áreas (tabla 6):

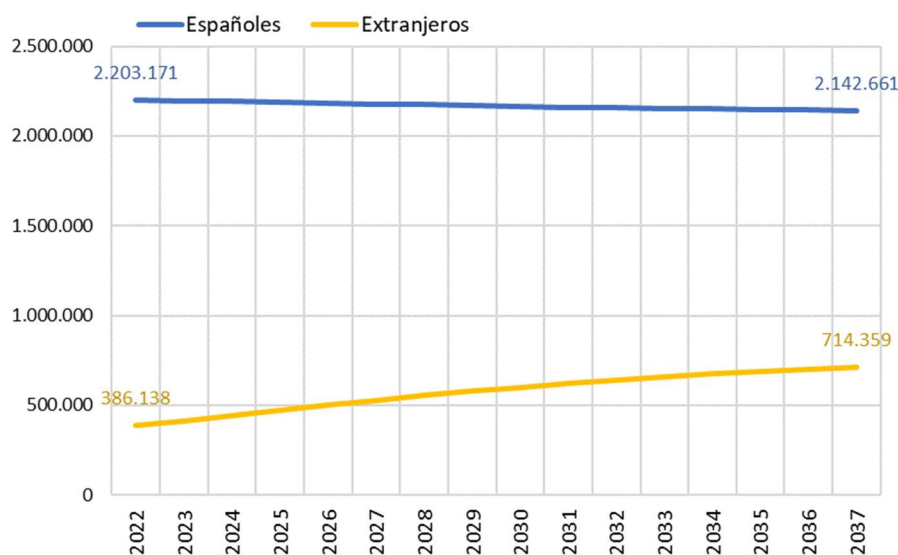
- ▶ Países de la zona euro: Italia, Francia, Portugal y Holanda, sobre todo
- ▶ Países del conflicto Rusia-Ucrania
- ▶ América Latina: Colombia, Venezuela y Honduras

- ▶ Asia: China y Pakistán.
- ▶ Marruecos

Tendencia creciente de la población se mantendrá

Las previsiones realizadas por el Instituto Nacional de Estadística muestran que el volumen de población extranjera en la provincia de Valencia continuará creciendo durante la próxima década a una media anual del 12% (gráfico 30), frente al estancamiento de la población residente española.

Gráfico 30. Proyecciones de población por nacionalidad. 2022-2037.
Provincia de Valencia

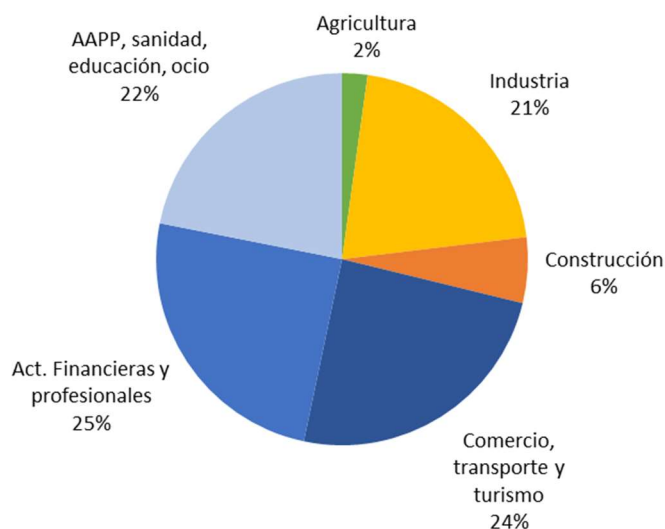


Fuente: INE

Valencia es uno de los principales polos empresariales de España, con una importante diversificación sectorial

Valencia es la tercera provincia española en el ranking de Valor Añadido Bruto, detrás de Madrid y Barcelona. En igual posición, se sitúa en otras variables económicas como el número de empresas y el empleo.

**Gráfico 31. Estructura del Valor Añadido Bruto por sectores.
Provincia de Valencia. 2021**



Fuente: Contabilidad Regional del INE

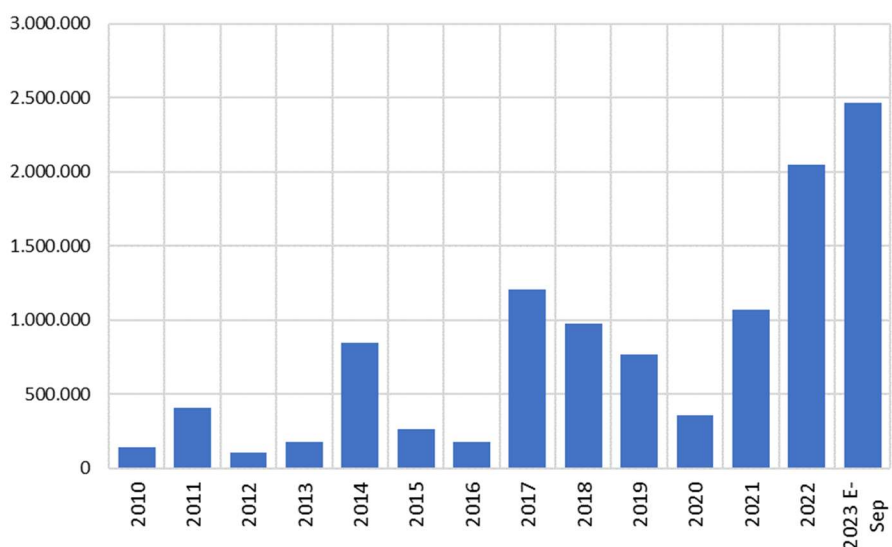
Su estructura productiva muestra un mayor grado de industrialización que la media española (21% frente al 15% de España) y un mayor peso de las actividades de comercio, transporte y turismo (24%, frente al 20% de la media española).

En todas estas actividades, constituye un pilar fundamental para su desarrollo, competitividad y crecimiento, la disponibilidad de eficientes infraestructuras de comunicación y transporte, como son el Puerto de Valencia, el Aeropuerto de Valencia y el corredor ferroviario con Madrid y la costa Mediterránea.

Comunidad Valenciana: foco de inversión de capital extranjero

La Comunidad Valenciana está emergiendo como uno de los territorios más atractivos para la inversión tanto nacional como internacional. De hecho, la evolución de los datos de inversión extranjera en la actividad productiva, publicados por la Secretaría de Estado de Comercio, pone de manifiesto el salto en volumen de inversión que se ha producido desde 2017, y que, con la salvedad del año 2020 por la pandemia, se ha acelerado notablemente en los dos últimos años (gráfico 32).

Gráfico 32. Inversión extranjera directa en la Comunidad Valenciana.
Miles de euros



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio y elaboración propia

En 2022, la Comunidad Valenciana recibió un total de 2.036 millones de euros en inversión de capital extranjero en la actividad productiva, cifra que supera en un 150% respecto al del año anterior.

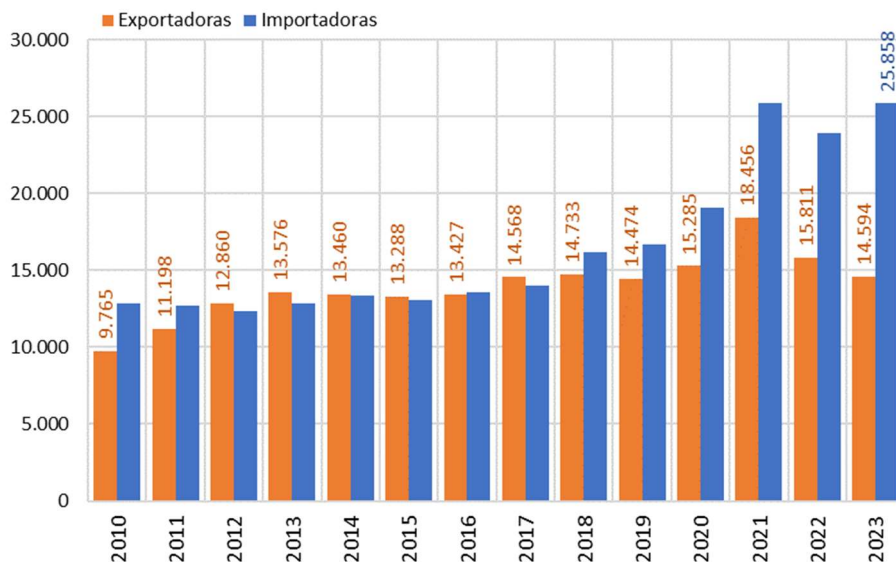
Con un 6% del total invertido en España, se posicionó como la cuarta CCAA con mayor recepción de IED (Inversión Extranjera Directa), tras Madrid, País Vasco y Cataluña.

Esta tendencia al alza se mantiene y se acentúa en 2023: en los nueve primeros meses del año, los casi 2.500 millones de euros, superan ya el total registrado en el conjunto de 2022, y sitúan a la Comunidad Valenciana como la **segunda región española receptora de capital extranjero (13,5% del total de España)**, por encima de Cataluña y País Vasco, y sólo por detrás de Madrid, que absorbe el 60% del total.

El comercio exterior ha sido el motor de la recuperación económica, aumentando el número de empresas que comercian con el exterior.

El comercio exterior de bienes en la provincia de Valencia supone el 60% de su Producto Interior Bruto (datos 2021), lo que implica una notable apertura al exterior de la economía valenciana. Durante las principales crisis económicas y también la generada por la pandemia del Covid-19, el esfuerzo exportador de las empresas valencianas ha constituido uno de los principales motores de la reactivación de la economía.

Gráfico 33. Evolución del número de empresas exportadoras e importadoras. Provincia de Valencia

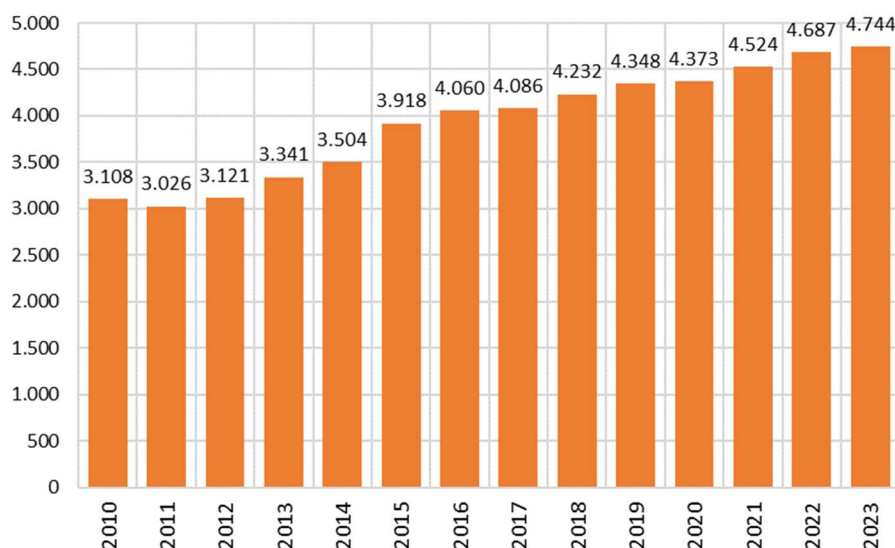


Fuente: Datacomex

En los tres últimos años, el dinamismo de la actividad comercial con el exterior ha supuesto un notable aumento del número de empresas exportadoras, pero sobre todo importadoras (gráfico 33).

Si bien, la crisis energética y conflictos internacionales en 2022 y 2023 redujeron el número total de empresas que han realizado ventas en el exterior, las empresas valencianas que exportan de forma regular (más de 4 años consecutivos) han mantenido desde 2013 una senda de progresivo crecimiento. Empresas que se caracterizan por un mayor tamaño, con personal especializado, más competitivas y eficientes, y suelen contar con presupuesto para viajes y relaciones con los clientes extranjeros (gráfico 32).

Gráfico 34. Evolución empresas exportadoras regulares. Provincia de Valencia

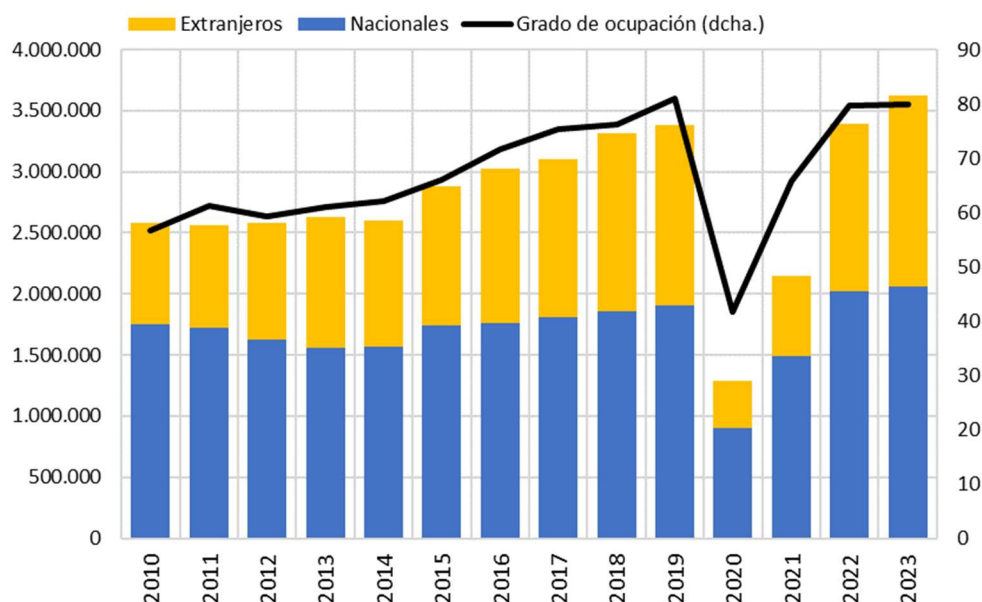


Fuente: ICEX

El turismo internacional, motor económico tras la pandemia

Los datos de alojamientos turísticos manifiestan la relevancia que ha tenido el turismo en el crecimiento de la economía valenciana en los últimos años.

Gráfico 35. Viajeros alojados en hoteles. Provincia de Valencia



Fuente: INE. El grado de ocupación corresponde a julio de cada año.

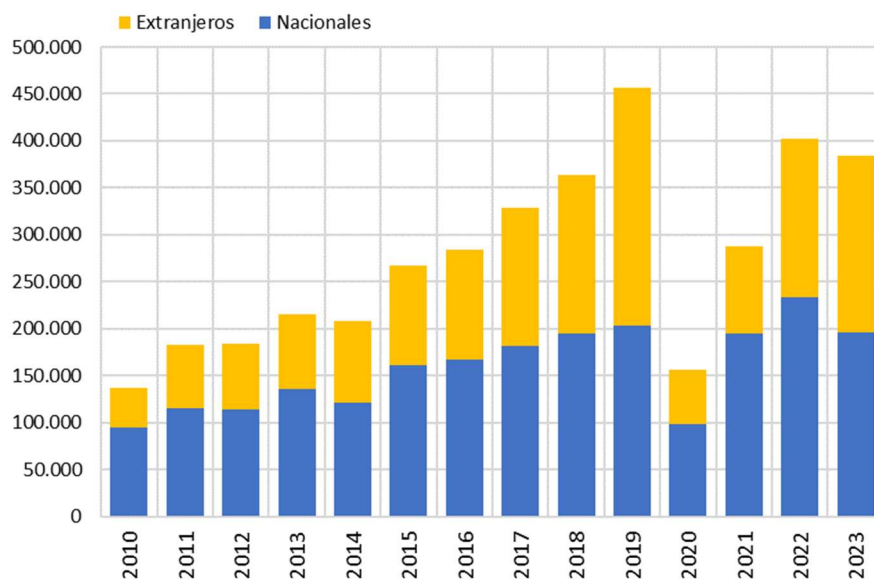
Durante el período 2015-2019, el número de viajeros alojados en hoteles y apartamentos registraron un continuo crecimiento, impulsado sobre todo por los extranjeros, alcanzando tasas de crecimiento superiores a la media española (gráficos 34 y 35).

Si bien el número de alojamientos hoteleros y las plazas estimadas aumentó en este período (en torno al 10%), lo más significativo fue el aumento del grado de ocupación de estos alojamientos, pasando del 66% en julio de 2015 al 81% en julio de 2019.

La pandemia ocurrida en 2020 supuso la paralización temporal de dicha tendencia. Sin embargo, tan solo tres años después, los alojamientos hoteleros han recuperado los niveles de 2019. No así, el alojamiento en apartamentos, que se mantiene aún por debajo de los niveles alcanzados en 2019.

La recuperación turística tras la pandemia se basó en el turista nacional durante 2021 y parte de 2022. Sin embargo, ha sido en 2022 y, sobre todo, 2023, cuando el turismo extranjero ha experimentado un sustancial incremento, superando incluso los niveles previos a la pandemia.

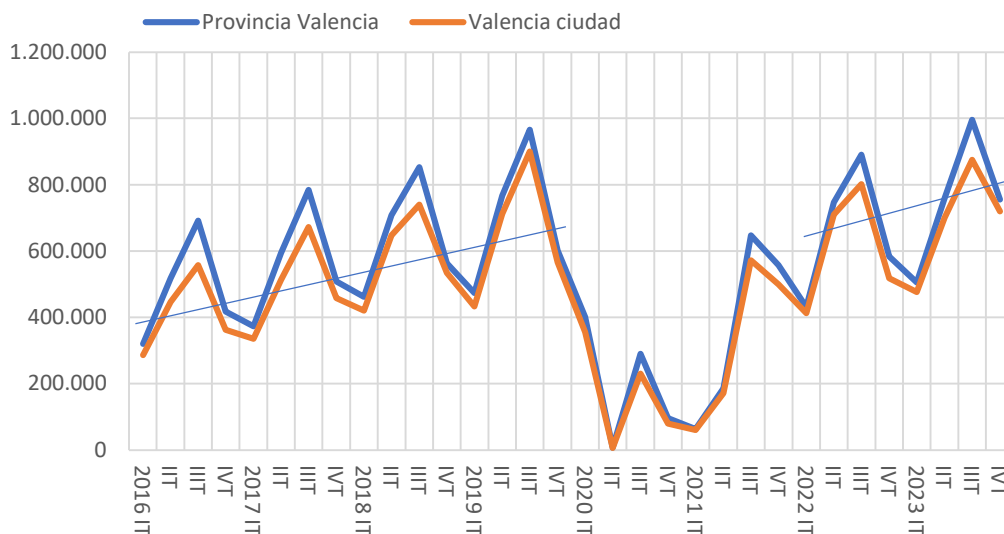
Gráfico 36. Viajeros alojados en apartamentos. Provincia de Valencia



Fuente: INE

Los datos de turistas extranjeros entrados por frontera ponen de manifiesto el notable crecimiento del turismo procedente del exterior en la última década, solo rota como consecuencia de la pandemia de 2020 y el cierre de fronteras. Sin embargo, una vez la normalidad sanitaria se ha reinstaurado a nivel internacional, la senda de crecimiento se ha retomado a un ritmo similar: un promedio anual del 14% si exceptuamos la pandemia (2000-2021) (gráfico 37).

Gráfico 37. Turistas extranjeros entrados por Frontera

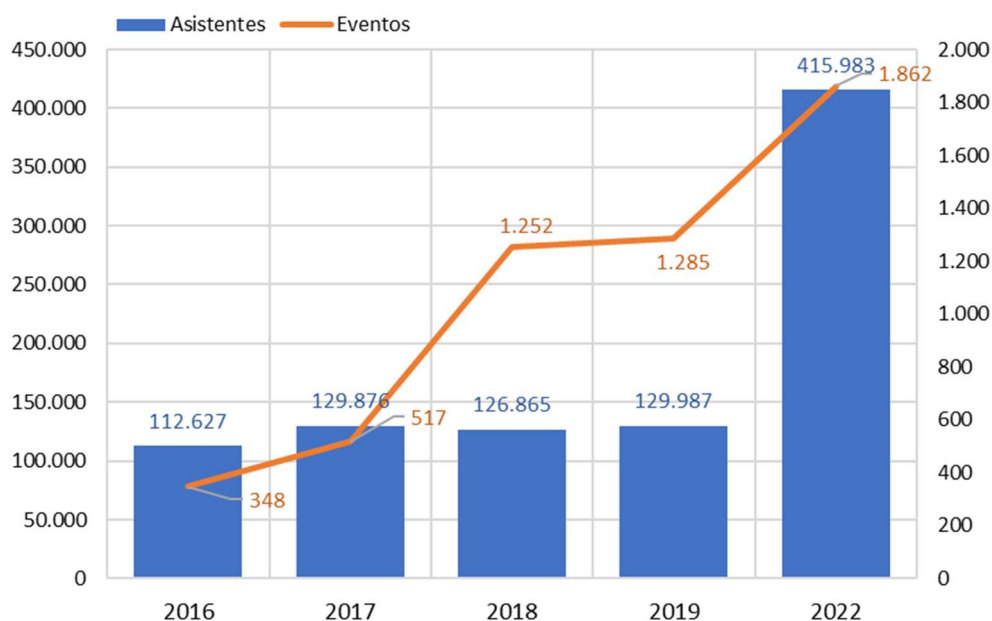


Fuente: Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana y Frontur

La ciudad de Valencia es la que recibe la mayor parte del turismo extranjero que entra en la provincia de Valencia: hasta el 95% durante el período de invierno (entre octubre y marzo) y el 88% en el período estival (julio a septiembre).

Valencia (capital y área metropolitana) se ha consolidado como destino sostenible y seguro para convenciones, congresos y presentaciones de producto.

Gráfico 38. Turismo de negocios y eventos en Valencia



El dato de 2022 puede estar distorsionado por el incremento del modelo mixto de asistencia a estos eventos, por la utilización del *streaming* en la realización y difusión de los mismos.

Fuente: Visit Valencia

En 2022, el 21% de los asistentes a los diferentes congresos, convenciones y eventos empresariales eran de origen extranjero. Este porcentaje es inferior al 42% que llegó a alcanzar en 2019, año previo a la pandemia. No así el número de asistentes, que según datos de Visit Valencia, se incrementó notablemente (gráfico 38).

Asimismo, ***Valencia es elegida en 2023 como la mejor ciudad para vivir como nómada digital en el ranking de InterNations.*** En un contexto sociolaboral en el que el teletrabajo ha aumentado tras la pandemia, Valencia ha sido considerada por los nómadas digitales como excelente para vivir, ya que ofrece una excelente calidad de vida, un alto grado de seguridad y un amplio abanico de oportunidades laborales y culturales. Su conectividad y dinamismo económico permite al nómada digital disfrutar de la ciudad y estar conectado al mundo.

Posicionamiento internacional de la marca Valencia

Valencia, ciudad del running. El maratón Hortensia Herrera, que se celebró en diciembre, acogió en 2023 a 33.000 participantes, de los cuales el 57% procedieron de otros países.

La ciudad de Valencia ha apostado en la última década por adoptar un posicionamiento estratégico basado en marca territorio en una oferta deportiva concreta para diferenciarse y ofrecer valor añadido para el turismo deportivo participativo. En enero de 2014 se lanzó la marca denominada Valencia Ciudad del Running cuyo propósito es consolidar a la ciudad de Valencia como una marca de referencia internacional y aunar así esfuerzos para incluir a todas las carreras que se celebran en la ciudad bajo una misma marca. Es la primera vez que una ciudad crea una marca propia deportiva para posicionarse dentro de este sector. Según un estudio del IVE, por cada euro invertido en la organización del maratón, se ha generado 3 euros de renta en la economía valenciana, impacto que además crece año a año.

Gran Premio del Campeonato del Mundo de Motociclismo, que acoge a más de 85.000 personas. Se celebra en noviembre.

Copa Davis de Tenis. Fase de grupos celebrada en septiembre de 2022 y 2023. Evento de carácter internacional que acoge a más de 40.000 espectadores.

El turismo deportivo es uno de los segmentos que más está creciendo en los últimos años. Una de sus características es la de desestacionalizar la llegada de visitantes, rebajando la concentración del turismo en los meses estivales.

La marca Valencia también ha sido promocionada y posicionada a nivel internacional en los últimos años con varias ***designaciones de capitalidad a nivel europeo:***

- ▶ Valencia, Ciudad Europea del Diseño 2022
- ▶ Valencia, Capital Verde Europea 2024

4.2. Área de influencia del Aeropuerto de Valencia y conectividad

El área de influencia del Aeropuerto de Valencia se concentra en la provincia de Valencia, y especialmente en el área metropolitana de la ciudad de Valencia - donde se concentra el 60% de la población provincial y el 53% de las empresas- y una distancia máxima de media hora en coche.

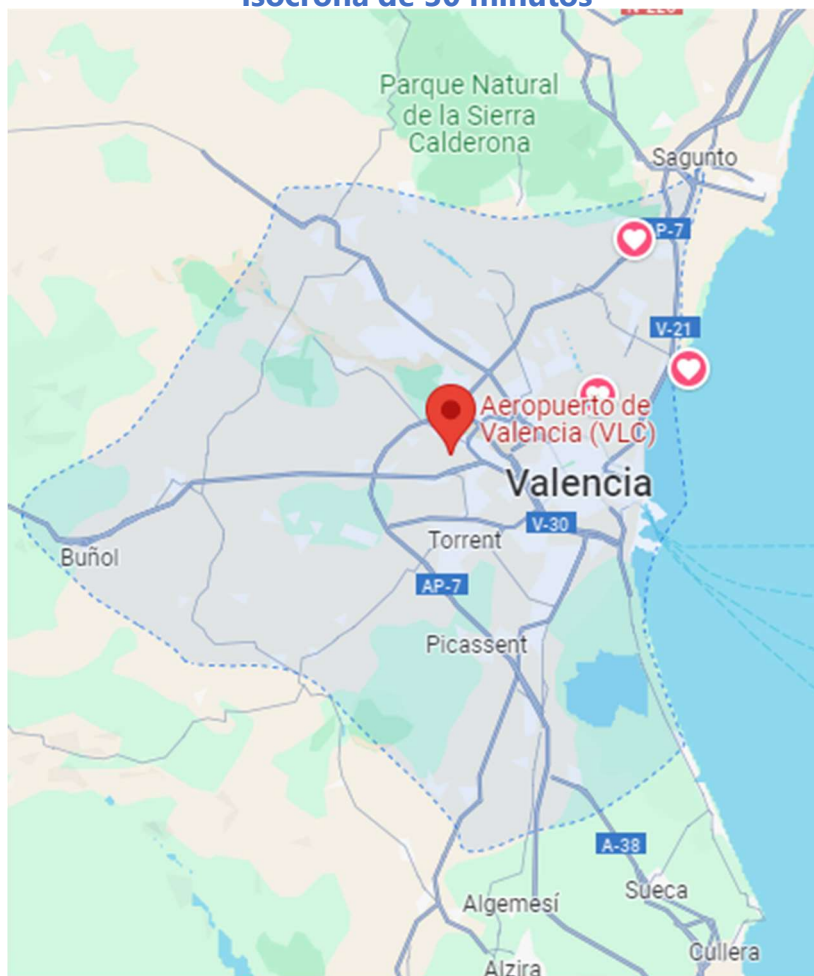
Además de la ciudad capital y su área metropolitana, en su ámbito de mayor influencia se hayan ciudades de la costa sur de Valencia con gran potencial turístico como Cullera, Gandía, Oliva, a una distancia inferior a los 60 minutos.

Dentro de un área de influencia media se encuentra también la provincia de Castellón, con puntos turísticos de costa como Oropesa del Mar, Peñíscola, Benicasim o Vinaroz y el clúster del azulejo. En el interior de la provincia de Valencia destacan municipios más alejados, pero con un elevado peso industrial como Sagunto, Onteniente, Xàtiva o Requena.

La incidencia del aeropuerto de Castellón es baja debido al reducido número de vuelos comerciales que operan. No obstante, en la medida en que aumente el tráfico en este aeropuerto, la influencia del Aeropuerto de Valencia en la provincia de Castellón se irá reduciendo.

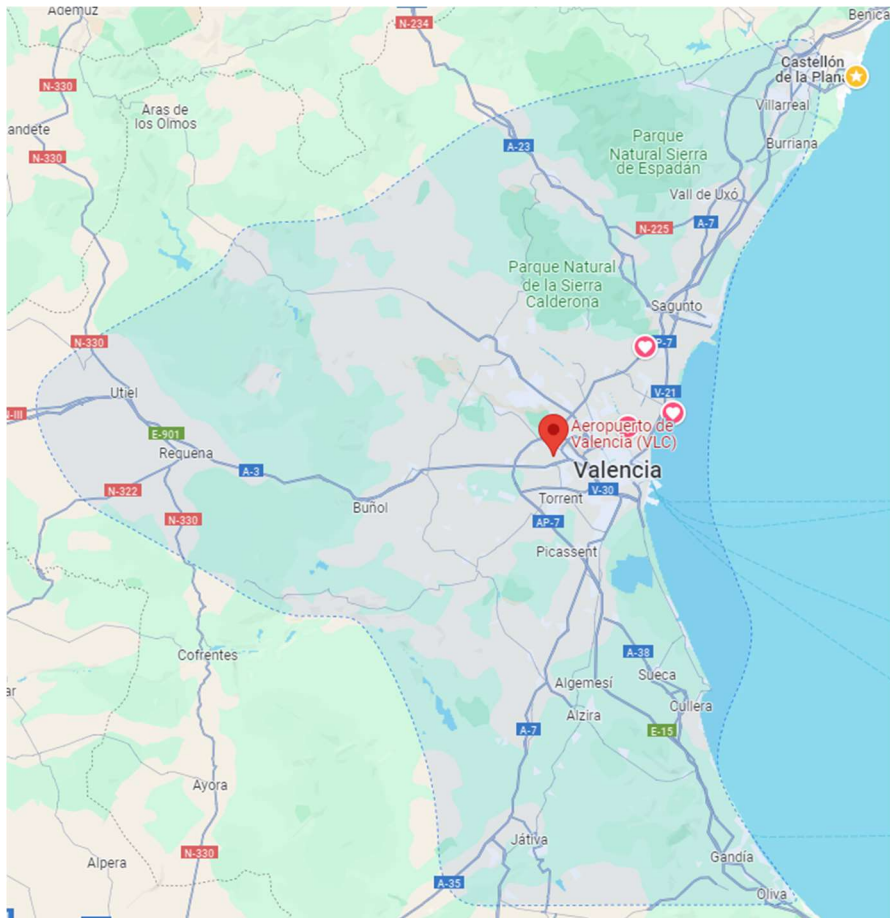
Con una incidencia media también se encontraría la provincia de Teruel (de la capital hasta la frontera con Valencia y Castellón), con una distancia de menos de 1 hora y 30 minutos en coche, y una oferta más amplia que la del aeropuerto de Zaragoza, el más cercano por el norte.

Mapa 6. Zona de influencia del Aeropuerto de Valencia.
Isócrona de 30 minutos



Fuente: Google maps

Mapa 7. Zona de influencia del Aeropuerto de Valencia.
Isócrona de 60 minutos



Fuente: Google maps

Conectividad

Las infraestructuras de transporte del Aeropuerto de Valencia se caracterizan por su capilaridad, tanto en el transporte de mercancías como de pasajeros. En el caso del transporte de pasajeros desde su aeropuerto hasta su destino final, existen diferentes medios de transporte, tanto públicos (metro, autobús y taxi), como privados (coche y bus). El transporte y los accesos a este aeropuerto se detallan a continuación:

Accesos directos al Aeropuerto de Valencia:

Por carretera:

Acceso desde la autovía V-11 que conecta la A-3 (Autovía Madrid-Valencia) con la V-31

Mediante autobús:

El Aeropuerto de Valencia dispone de parada de autobuses donde efectúa parada dos líneas de los Autobuses metropolitanos de Valencia. Estas son la línea 150, que realiza el trayecto de Valencia al aeropuerto (con paradas en Mislata, Quart de Poblet y Manises, y la línea 106 que une el municipio de Torrent con el aeropuerto (con paradas en Alacuás, Aldaya, Centro Comercial Bonaire, Barrio del Cristo, Manises y Quart de Poblet).

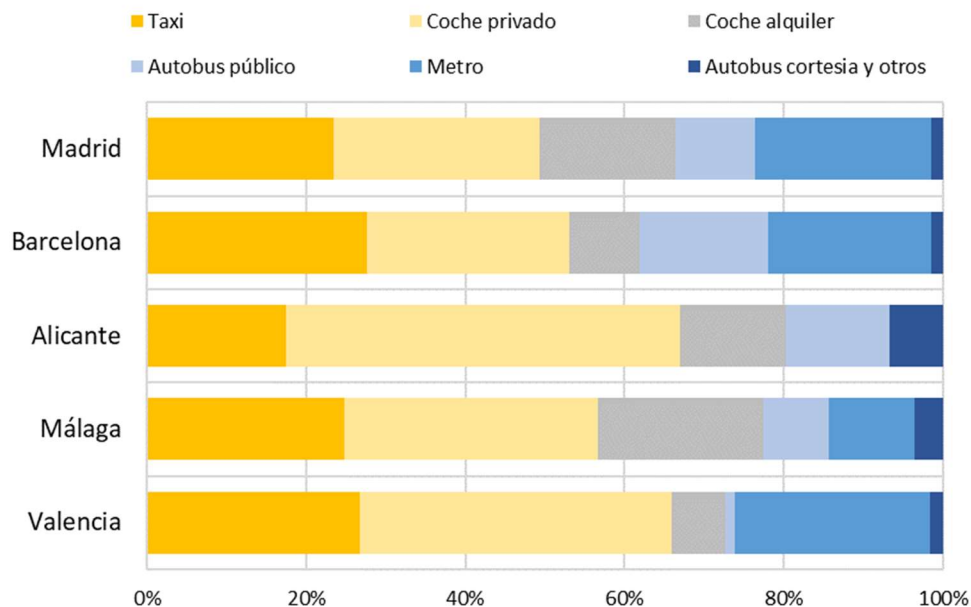
Mediante Metro:

Las líneas L3 y L5 de Metrovalencia comunican el Aeropuerto Valencia con diferentes puntos de la ciudad de Valencia y otros municipios de la provincia. El aeropuerto conecta con la estación Joaquín Sorolla del AVE mediante los enlaces con las líneas 1, 2 y 7. Esta última línea también permite el acceso hasta la Estación del Norte de Valencia.

A su vez, la línea 150 de Metrobus también conecta el aeropuerto con los municipios de Quart de Poblet, Manises, Mislata y Valencia. En Valencia esta línea accede hasta el centro de la ciudad.

El uso del Metro por los pasajeros del Aeropuerto de Valencia es más intenso que en otros aeropuertos como Madrid y Barcelona (gráfico 35).

Gráfico 39. Modos de acceso a los principales aeropuertos peninsulares



Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España

Mapa 8. Conexiones del Aeropuerto de Valencia con los principales corredores



4.3. Evolución histórica del Aeropuerto de Valencia

La apertura oficial del aeródromo se produce en marzo de 1933. El primer vuelo regular se realiza el 1 de septiembre de 1934 con la inauguración de la línea Madrid-Valencia.

Entre los años 1946 y 1958 se realizaron mejoras en los recursos del aeropuerto con la construcción de las pistas 12/30 y la 04/22, una plataforma de estacionamiento, una calle que enlaza la cabecera 30 con el estacionamiento de aeronaves, así como una calle de rodaje paralela a la 12/30. También se aprueba la ampliación de la pista 12/30, y la rodadura de su extremo noroeste.

En 1983, se inaugura la nueva terminal de pasajeros que sustituye a la construida a mediados de los sesenta. La mayor innovación del nuevo edificio es la utilización de la energía solar mediante paneles solares.

Con motivo de la celebración de la Copa del América, **en marzo de 2007**, se ejecutaron importantes actuaciones en infraestructuras tanto en el área terminal como en el campo de vuelo y entra en funcionamiento **la primera ampliación del aeropuerto**: un nuevo edificio terminal para aviación regional con una superficie total aproximada de 12.000 m², conectado con el terminal principal, por el lado este, que permite el tránsito de pasajeros entre las dos terminales, además de contar con acceso directo desde el exterior. Asimismo, se construyó un edificio terminal de aviación privada y de un edificio de aparcamiento de vehículos, así como la ampliación de la pista de vuelo y de las rodaduras y plataformas de estacionamiento. En 2008 se clausura la pista 04/22, donde pasan a ubicarse las instalaciones para el servicio de helicópteros.

En 2009 la compañía americana Delta Air Lines inaugura el primer vuelo transatlántico sin escalas a Nueva York, ruta que fue suspendida en 2013 por la política de la compañía (dado que llegó a alcanzarse los 35.000 viajeros al año)

En **julio de 2012** se inauguró la **segunda ampliación del aeropuerto**, consistente en la construcción de otro edificio terminal conectado al principal por su lado este con veinte mostradores más de facturación y una nueva sala de recogida de equipajes y la construcción de un nuevo edificio de aparcamiento de vehículos, entre otras obras.

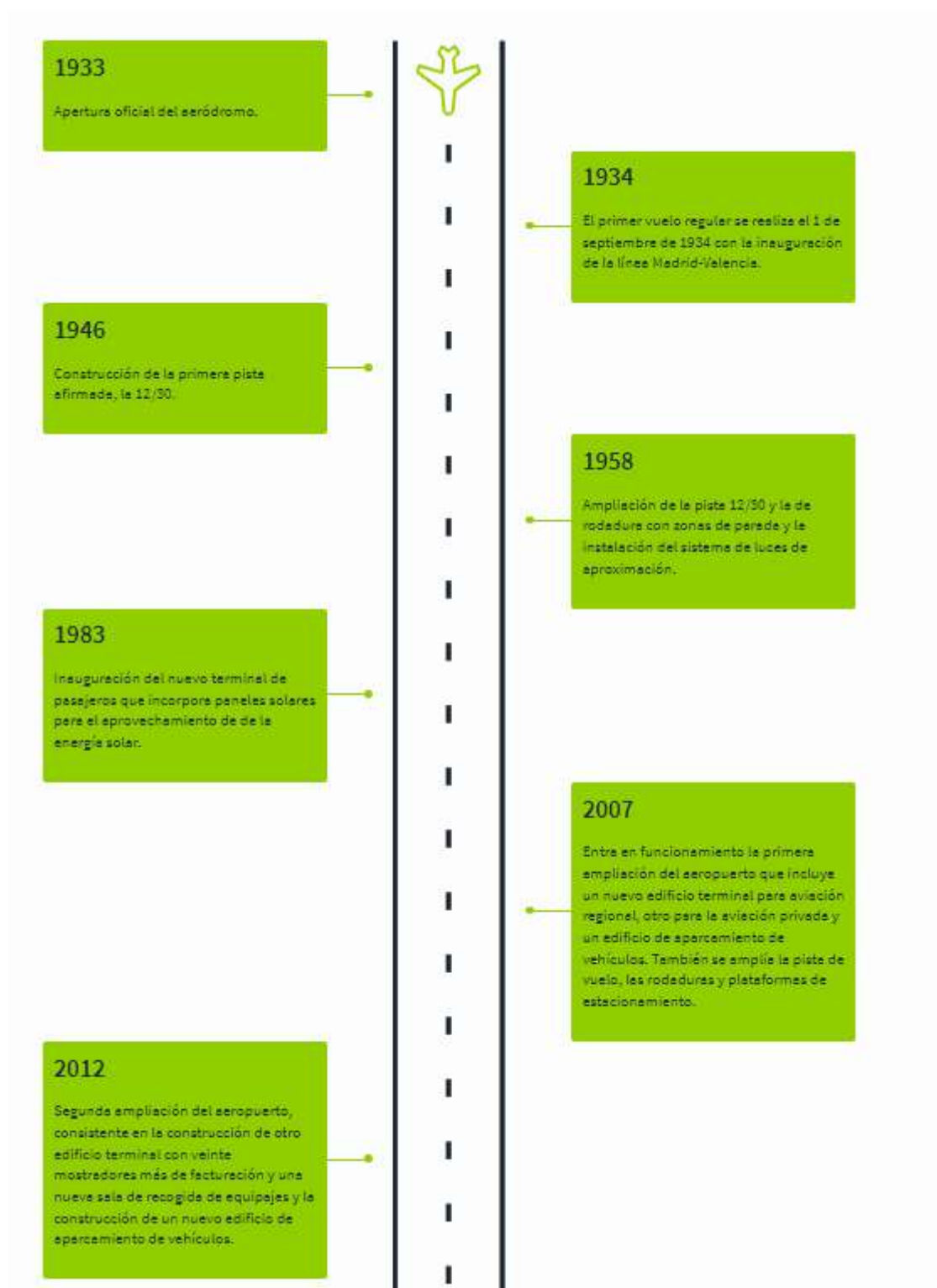
En 2023 se ha realizado una inversión de 4,1 millones de euros, destinados a **remodelar, actualizar y homogeneizar** el edificio terminal, la modernización del hall de entrada de facturación y el mostrador de información al público.

El Aeropuerto de Valencia alberga la base de la aerolínea regional Air Nostrum (que opera con la franquicia Iberia regional), también tiene base en el aeropuerto las compañías Vueling y Ryanair.

Imagen actual del Aeropuerto de Valencia



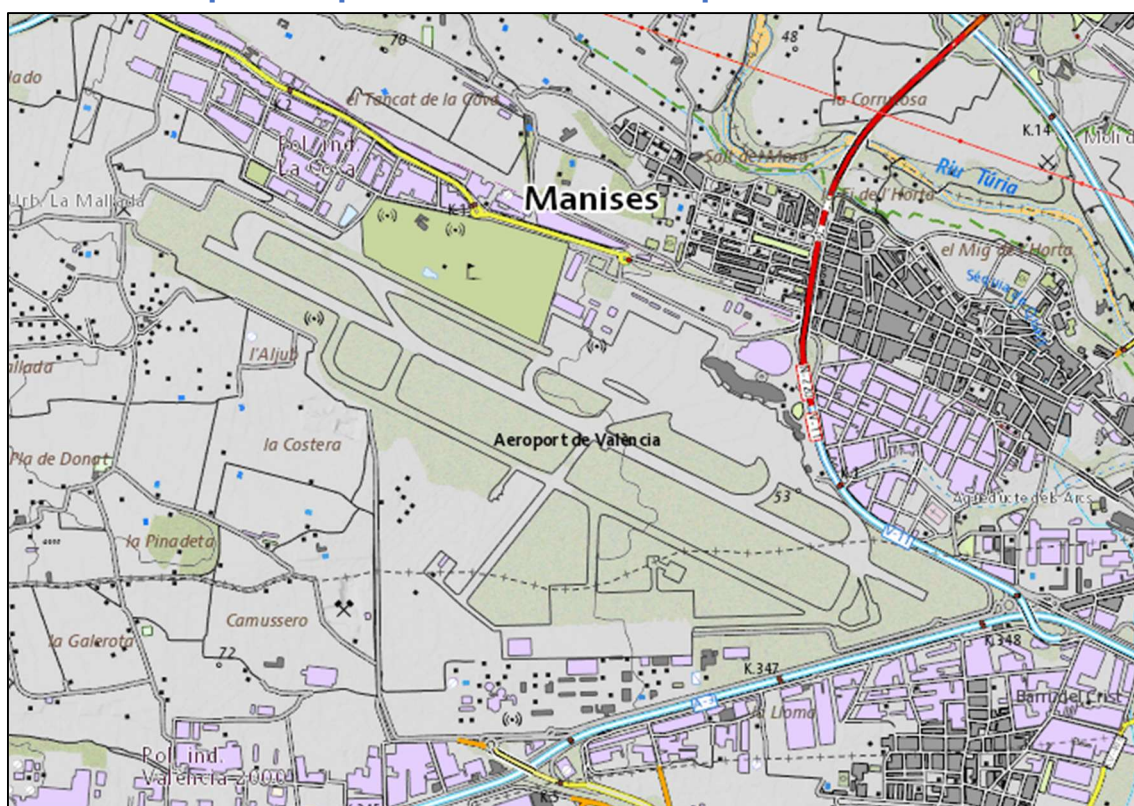
Fuente: Google Maps



4.4. Características técnicas actuales del Aeropuerto de Valencia

El Aeropuerto de Valencia está compuesto de 3 terminales conectadas que se integran en un solo edificio, el Edificio Terminal, de tres plantas. Dispone de un total de 28 puertas de embarque: 14 en la Terminal 1 y 4 en la Terminal 2, todas con acceso desde la planta 1 de ambas terminales. La Terminal Regional dispone de 10 puertas, a las que se accede desde la planta 0.

Mapa 9. Mapa de situación del Aeropuerto de Valencia



Fuente: ICV Institut Cartogràfic Valencià

La Terminal 1 o Terminal Principal, inaugurada en 1983 y reformada en varias ocasiones, alberga vuelos nacionales, internacionales y comunitarios Schengen o no Schengen. Las salidas se realizan en la planta 1 y las llegadas en la planta 0.

La Terminal 2, inaugurada en 2012 gracias al “Plan Levante”, está integrada en el Edificio Terminal, y al igual que la Terminal 1, alberga vuelos nacionales, internacionales y comunitarios Schengen o no Schengen.

Consta de cinco plantas, de las cuales únicamente la planta 1 está abierta al público. Las salidas se realizan en la planta 1, pero no posee una zona de llegadas.

La Terminal Regional, inaugurada en el 2007, está integrada en el Edificio Terminal, y sólo alberga vuelos regionales. Consta de dos plantas abiertas al público, la planta 0 y la planta 1. Las salidas se realizan en la planta 1, pero no posee una zona de llegadas.

La plataforma del estacionamiento de aeronaves está situada al norte de la pista 12/30 y ocupa aproximadamente una superficie de 268.785 m².

Dispone de dos aparcamientos públicos situados dentro del recinto. El Parking 1 cuenta con un total de 3.012 plazas, y el Parking de larga estancia cuenta con 638 plazas. Además, cuenta con un parking exprés dedicado a la carga y descarga de pasajeros, y dispone de 29 plazas. También dispone de aparcamientos de bajo coste en el exterior del recinto y de servicios de alquiler de coches.

El filtro de seguridad de Salidas, situado en el vestíbulo de Salidas y entre las Terminales 1 y 2 en la misma planta 1, permite el acceso a la zona de embarque, que alberga todas las puertas de embarque del aeropuerto (puertas A, B, C, D, E, F y R).

La Terminal 1 dispone de 30 mostradores de facturación en la planta 1 para vuelos nacionales e internacionales, mientras que la Terminal 2 dispone de 20. En la Terminal Regional existen 12 mostradores de facturación, ubicados en la planta 1. La sala de recogida de equipajes está en la Terminal 1 en la planta 0 y tiene 12 cintas distribuidas en 4 salas.

En 2021, AENA financió la implementación de máquinas de inspección de equipajes de bodega, llamadas EDS estándar 3, ya que eran necesarias para cumplir con los cambios normativos establecidos por la UE (Unión Europea).

En la trigésima segunda edición de los premios ACI Europe 2022, el Aeropuerto de Valencia fue nombrado "Mejor Aeropuerto de Europa" en la categoría de 5 a 10 millones de pasajeros.

4.5. Evolución del tráfico del Aeropuerto de Valencia

En 2023 el Aeropuerto de Valencia alcanzó los 9,9 millones de pasajeros, situándose como el octavo aeropuerto de la red AENA en movimiento de pasajeros, y el quinto si sólo se cuenta la península ibérica. Sevilla es el siguiente aeropuerto peninsular en tráfico de pasajeros, con casi dos millones menos de pasajeros (gráfico 40).

Gráfico 40. Ranking de aeropuertos por número de pasajeros.
Año 2023. Miles de pasajeros



Fuente: AENA

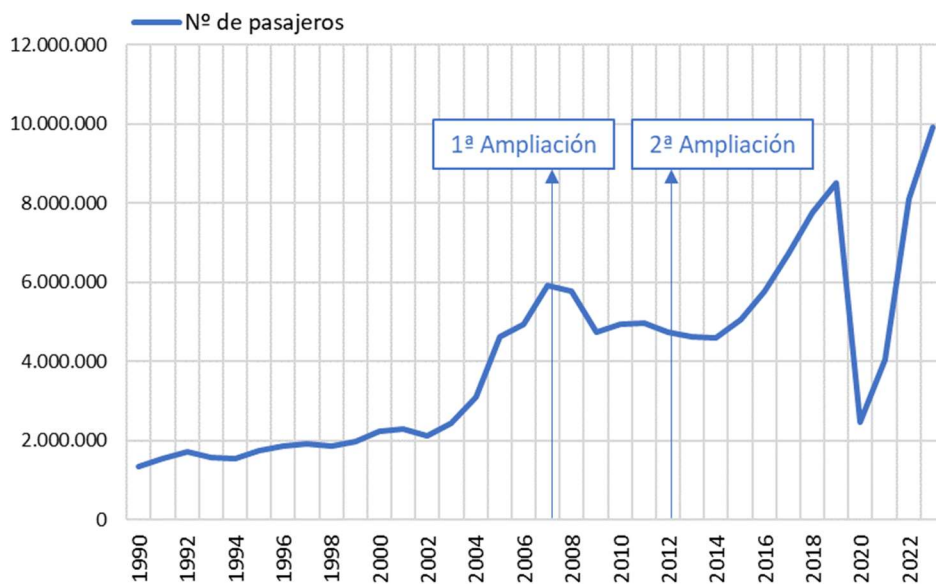
Evolución del tráfico de pasajeros

El tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Valencia mostró durante la última década del siglo XX un comportamiento de moderado crecimiento. Pero es a partir de 2003 cuando el tráfico aeroportuario experimenta un sustancial dinamismo, de tal manera que en tan solo cinco años triplica el número de pasajeros, hasta alcanzar los cerca de seis millones en 2007. Dinámica impulsada por la expansión de las compañías de bajo coste y el notable crecimiento económico, y que motiva la primera ampliación del aeropuerto (gráfico 41).

En marzo de 2007 entró en funcionamiento un nuevo edificio terminal para aviación regional, conectado con la Terminal principal (T1). Esta ampliación, sin embargo, no tuvo un efecto de crecimiento en el tráfico aeroportuario en los

siguientes años debido a la coincidencia con la crisis económica mundial del 2008-2012.

Gráfico 41. Evolución del número de pasajeros del Aeropuerto de Valencia. 1990-2023



Fuente: AENA

Hasta 2010, la ruta con Madrid-Barajas recogía más del 20 % de los pasajeros del aeropuerto. Sin embargo, con la construcción e inauguración del AVE en 2010 entre ambas ciudades, la ruta perdió el 75% del pasaje y se dejó notar en el volumen global de actividad del aeropuerto. Este hecho, junto con la crisis económica de 2009 – 2012, provocó el retroceso de pasajeros del 7% hasta 2014, pero sobre todo del número de vuelos, un -27% (20.000 menos).

Aun así, el 31 de julio de 2012 tuvo lugar la segunda y última ampliación con la inauguración de la Nueva Terminal (T2).

Esta mayor capacidad permitió que a partir de 2015 se produjera una sustancial recuperación de la actividad aeroportuaria de Valencia, con un crecimiento del número de pasajeros del 66% en sólo cinco años (2014-2019), a una media anual de crecimiento del 13%. El número de operaciones aumentó en dicho período (2014-2019) un 38%. Esta tendencia se truncó en 2020, como consecuencia de la pandemia del Covid-19, con el cierre de fronteras y de la actividad económica. El

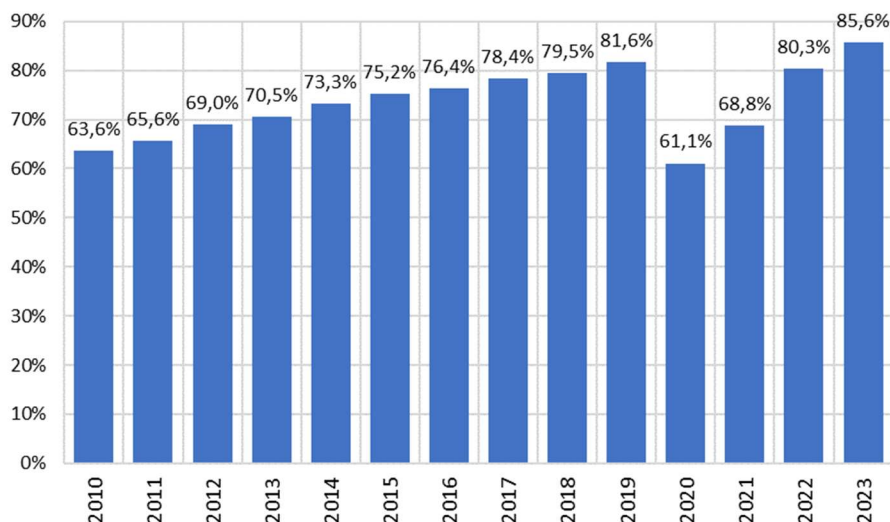
número de pasajeros paso de 8,5 millones en 2019 a cerca de 2,5 millones en 2020, con meses (abril, mayo y junio) de apenas actividad comercial.

La recuperación de la actividad económica valenciana en 2021 y 2022 se ha reflejado también en la actividad aeroportuaria. Pero ha sido el ejercicio 2022 el que mostró un mayor dinamismo impulsado por el excelente comportamiento de la actividad turística y la progresiva recuperación del turismo extranjero. Las estadísticas se aproximaban a los niveles alcanzados en 2019, previo a la pandemia.

La tendencia de crecimiento se ha mantenido en 2023, alcanzando máximos históricos, tanto en pasajeros, rozando los 10 millones de viajeros (9.948.141), como en operaciones, superando las 82.000 (82.234).

Tras la disrupción que supuso la pandemia en 2020 en cuanto al uso de la vía aérea para los desplazamientos (mascarillas, certificados de vacunación, cierres de fronteras, etc.), han bastado solo dos años para recuperar el nivel de ocupación de los vuelos, volviendo a superar el 80% en 2022, y superando el 85% en 2023 (gráfico 42).

Gráfico 42. Porcentaje de ocupación de asientos. Aeropuerto de Valencia

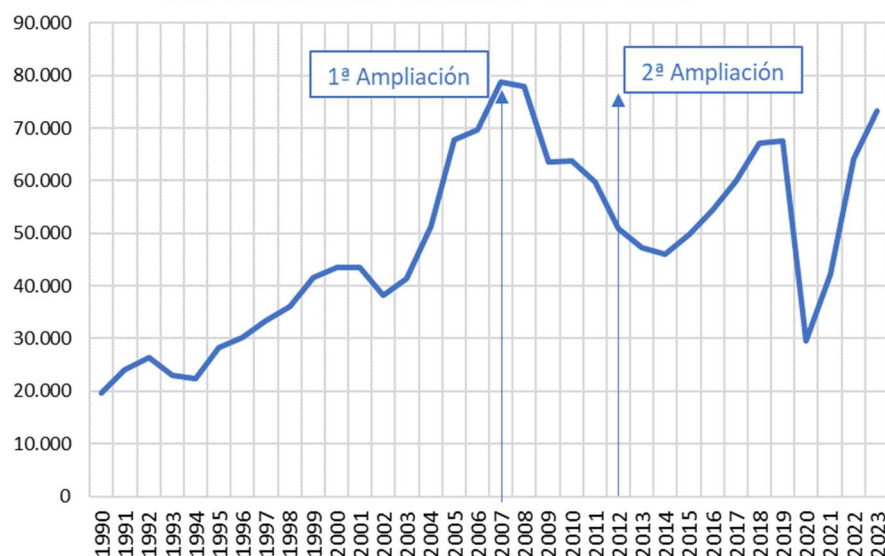


Fuente: AENA y Observatorio del transporte y la logística en España

Evolución del tráfico de aeronaves: mayor ocupación y mayor capacidad

La evolución del número de llegadas y salidas de aeronaves en el Aeropuerto de Valencia mantuvo un comportamiento similar al del número de pasajeros hasta el año 2008, alcanzando en 2007 un máximo histórico en cuanto a número de operaciones: 78.827 movimientos de aeronaves.

**Gráfico 43. Evolución del número de aeronaves del
Aeropuerto de Valencia. 1990-2023**



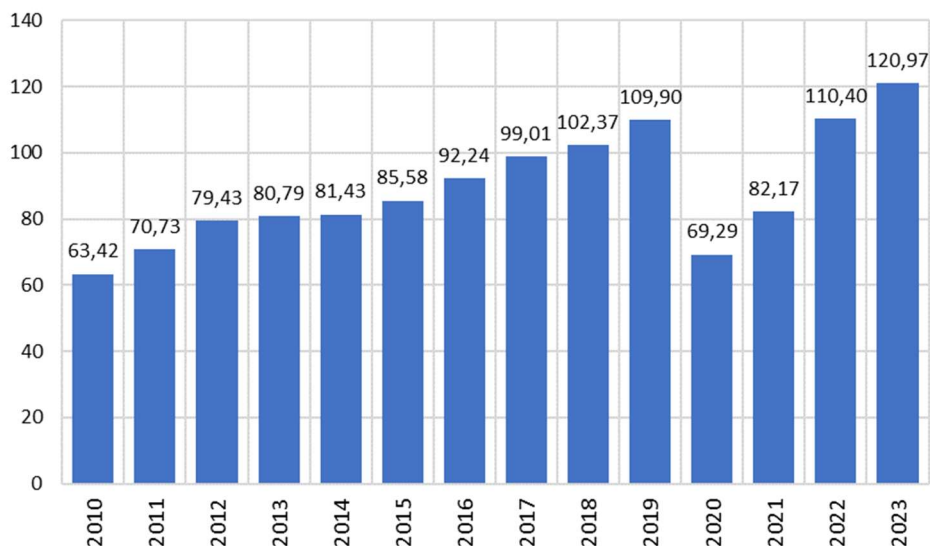
Fuente: AENA

Sin embargo, desde dicha fecha aparecen algunas divergencias:

- ▶ Entre 2008 y 2014 el número de operaciones se reduce casi a la mitad, debido a la intensa contracción del número de vuelos nacionales (que pasa de más de 48.000 a 20.600). Sin embargo, el número de pasajeros se reduce, pero con menor intensidad (-20%).
- ▶ En la fase de recuperación desde 2015 y hasta 2023 –sin tener en cuenta la pandemia–, el número de pasajeros ha crecido a mayor ritmo que el número de vuelos y operaciones, alcanzando máximos históricos en 2023, mientras que el número de vuelos alcanzado en 2023 (73.240) se mantiene por debajo del máximo registrado en 2007.

Este mayor dinamismo del número de pasajeros que del número de vuelos en los últimos 15 años se ha traducido en una continuada tendencia al alza en cuanto al porcentaje de ocupación de los vuelos operados en Valencia (hasta el 85% en 2023) y la necesidad de aeronaves con mayor capacidad de pasajeros: en 2023 la media de pasajeros por vuelo supera los 120, un 50% más que el año 2012, cuando se produjo la última ampliación de la terminal de pasajeros (gráfico 44).

Gráfico 44. Pasajeros por operación. Aeropuerto de Valencia

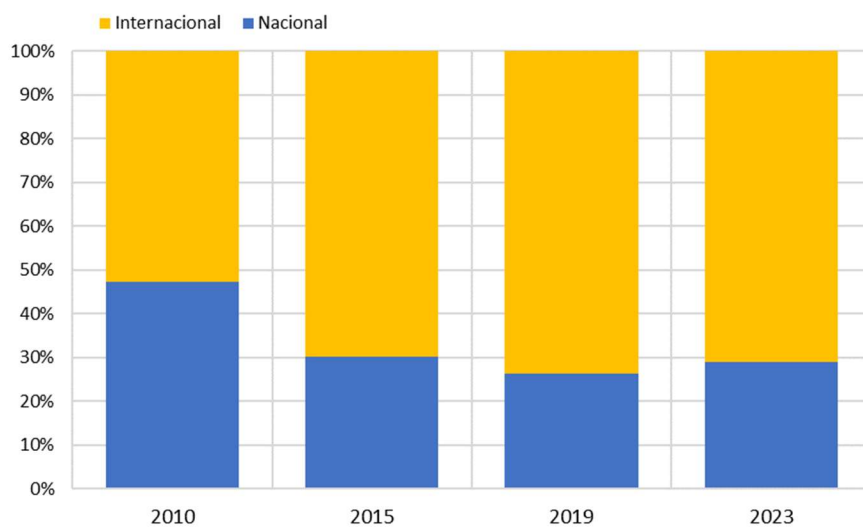


Fuente: AENA y elaboración propia.

El tirón del tráfico internacional

La composición del tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Valencia ha cambiado sustancialmente en los últimos 13 años.

Gráfico 45. Tráfico nacional e internacional: asientos ofertados (% s/total)



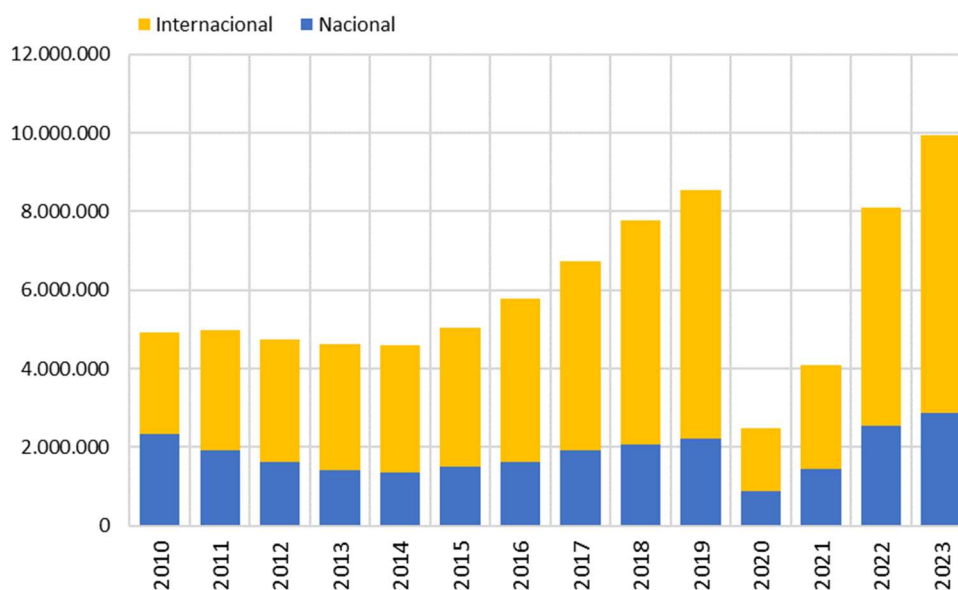
Fuente: AENA

Durante la primera década del presente siglo XXI, el tráfico nacional constituía casi el 50% del total de pasajeros del aeropuerto, siendo la ruta Madrid-Valencia la de mayor peso. Sin embargo, la inauguración del tren de alta velocidad entre Madrid y Valencia en 2010 supuso el transvase de pasajeros hacia el tren, por ser más cómodo, con elevada frecuencia, y permitía acceder del centro al centro de ambas ciudades.

A partir de ese momento, el tráfico internacional empezó a ganar peso en la actividad del Aeropuerto de Valencia:

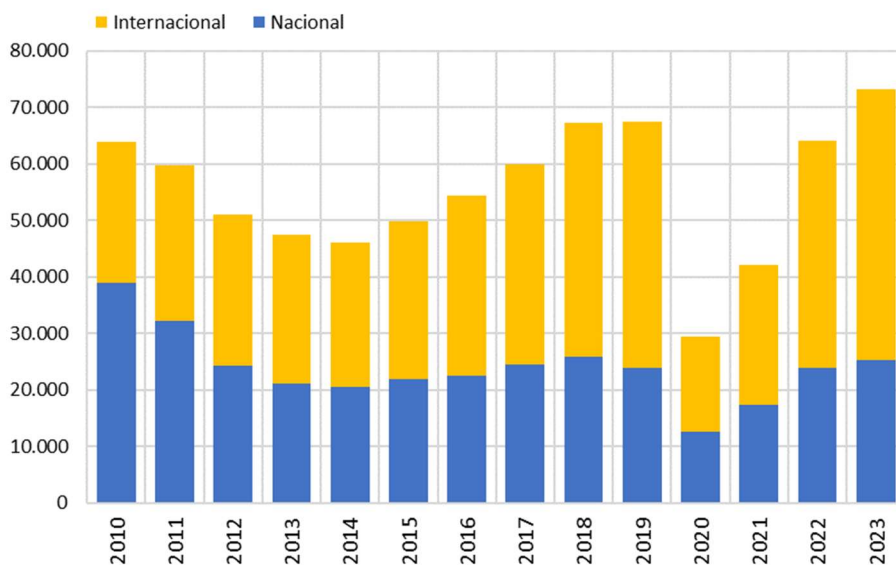
- ▶ En 2015 suponía el 70% de pasajeros, aunque debido en gran parte al retroceso de los vuelos nacionales.
- ▶ Entre 2015 y 2019 llegó a superar el 70% gracias al mayor crecimiento de los pasajeros internacionales (78% acumulado) que nacionales (47% acumulado).
- ▶ La recuperación del tráfico aéreo tras la pandemia fue similar en el año 2021, pero ha sido más acusada por parte de tráfico internacional en los dos últimos años (168% el internacional, frente al 99% el nacional), volviendo de nuevo a la estructura del 2015.

Gráfico 46. Tráfico nacional e internacional. Pasajeros



Fuente: Aena

Gráfico 47. Tráfico nacional e internacional. Operaciones



Fuente: Aena

En 2023, el Aeropuerto de Valencia alcanza un total de pasajeros histórico de 9.948.141, superando ampliamente los niveles previos a la pandemia y retomando de nuevo la notable tendencia al alza que venía registrando desde 2015 (gráfico 47).

Y aunque el tráfico nacional muestra una senda creciente, es el tráfico internacional el motor del crecimiento de la actividad del Aeropuerto de Valencia. Y, en concreto, los pasajeros procedentes o con destino los países europeos.

**Tabla 11. Ranking de pasajeros por países de origen+destino.
Aeropuerto de Valencia**

2010		2019		2023	
1.Italia	750.331	1.Italia	1.333.538	1.Italia	1.487.928
2.Reino Unido	375.471	2.Reino Unido	812.855	2.Francia	864.797
3.Francia	333.336	3.Alemania	801.691	3.Alemania	851.753
4.Alemania	240.614	4.Francia	756.162	4.Reino Unido	849.219
5.Rumanía	210.384	5.P. Bajos	651.619	5.P. Bajos	705.824

Fuente: Aena y elaboración propia

Los datos ponen de relieve que son cuatro países europeos los que durante los últimos 13 años se han mantenido como los de mayor tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Valencia: Italia, Reino Unido, Francia y Alemania. Italia ha mantenido el primer puesto durante todo el período analizado. El Brexit en el Reino Unido ha tenido una incidencia negativa en cuanto a la evolución de los pasajeros que utilizan el aeropuerto valenciano, pasando de ser el segundo país en el ranking hasta 2019 al cuarto lugar en 2023.

Ranking que coincide también con el número de residentes extranjeros europeos en la provincia de Valencia y son, asimismo, los principales mercados con los que las empresas valencianas llevan a cabo relaciones comerciales con el exterior

El primer país no europeo con mayor tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Valencia es Marruecos, con 204.979 pasajeros en 2023, frente a los 23.555 registrados en 2010. Asimismo, es la nacionalidad no europea ni latinoamericana con mayor número de residentes en la provincia.

Estacionalidad del tráfico aeroportuario

Al igual que otros aeropuertos de costa y con elevado peso de la actividad turística en su estructura productiva, los meses de mayor concentración del tráfico de pasajeros se encuentran en los meses de julio y agosto, coincidiendo con la temporada alta turística. Por el contrario, el mes con menor actividad comercial del aeropuerto es el de febrero, seguido de enero y diciembre, coincidiendo con los meses invernales.

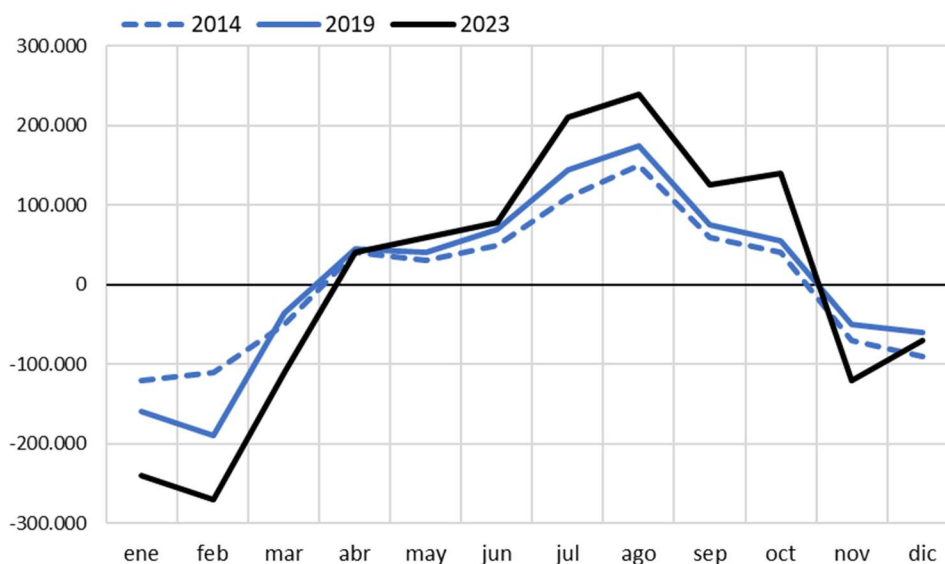
El grado de estacionalidad entre los meses de invierno y los estivales se mantuvo estable entre 2014 y 2019. Sin embargo, la recuperación de la actividad aeroportuaria tras la pandemia ha provocado en el Aeropuerto de Valencia comportamientos diferenciales con respecto al período previo a la misma:

- ▶ Aumenta el grado de estacionalización entre los meses estivales y los dos primeros meses del año.
- ▶ Se alarga la temporada alta: aunque septiembre y octubre registra un menor nivel de actividad que julio y agosto, se mantienen niveles de tráfico superiores a los de años anteriores.

Una explicación de este comportamiento se encuentra en la continuidad de las altas temperaturas en dichos meses y el aumento de los viajes fuera de julio y agosto para aprovechar los precios más bajos.

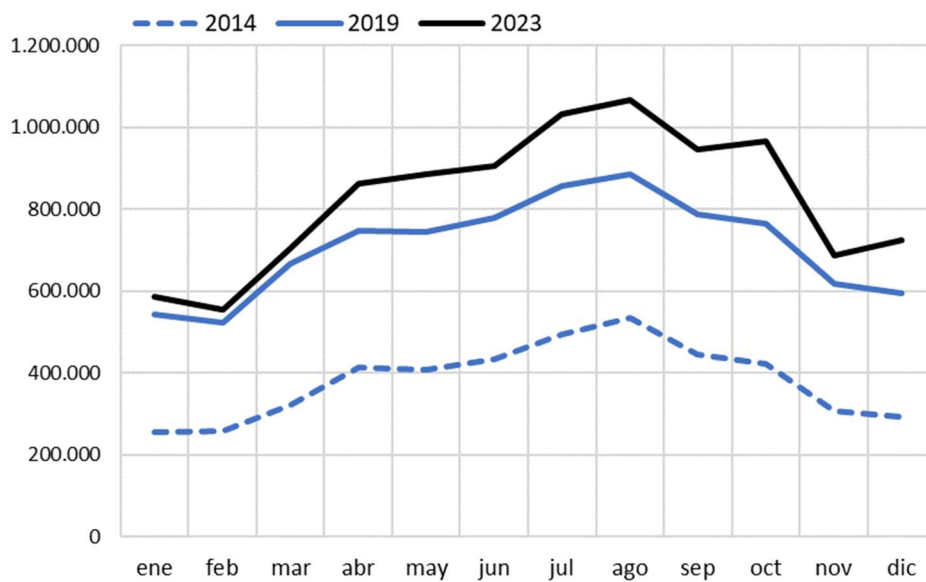
- El mes de diciembre mejora con respecto al mes de noviembre -tanto en 2022 como en 2023-, lo que podría reflejar un afianzamiento de los viajes de corta duración en puentes (en diciembre se concentra el puente de la Inmaculada y la Constitución, y las vacaciones navideñas).

Gráfico 48. Estacionalidad en el tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Valencia (diferencia en miles de pasajeros entre la serie original y la desestacionalizada)



Fuente: AENA y elaboración propia

**Gráfico 497 Evolución mensual del tráfico de pasajeros.
Aeropuerto de Valencia**

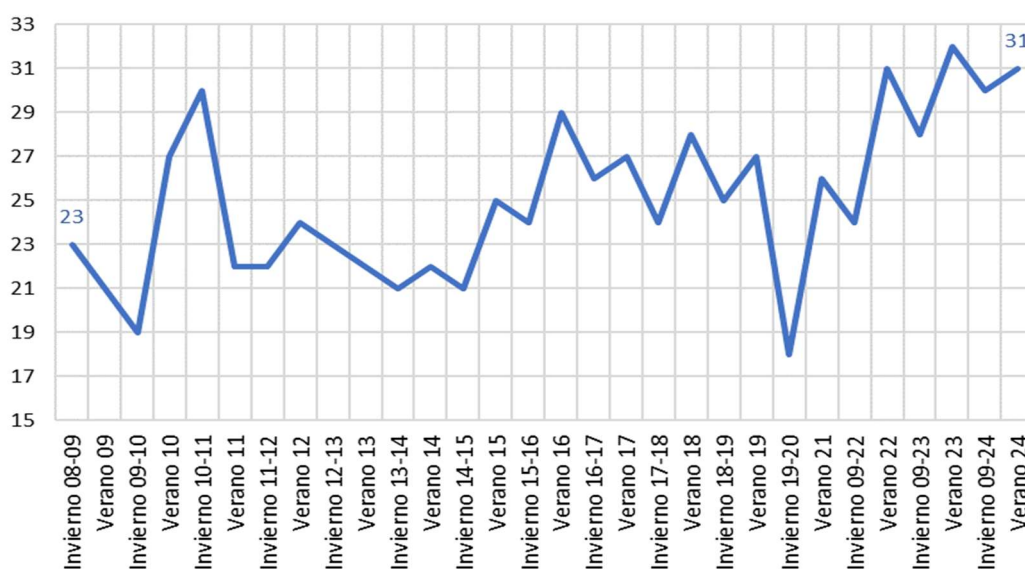


Fuente: AENA

4.6. El protagonismo de las compañías de bajo coste

Los años de mayor crecimiento del tráfico del aeropuerto (2015-2019), previo a la pandemia, supuso un salto en el número de aerolíneas de 21 en 2014 a 27 en 2019. Tras el *impasse* de la pandemia, el número de aerolíneas que operan en el aeropuerto ha superado en 2023 la treintena, con la perspectiva de que sigan aumentando.

Gráfico 50. Evolución del número del número de aerolíneas comerciales que operan en el aeropuerto de Manises



Fuente: Fundació Visit Valencia

La irrupción y consolidación del modelo *low cost* ha sido uno de los vectores de transformación en el transporte aéreo en España, y, sin duda, en el Aeropuerto de Valencia. Estas compañías presentan una oferta altamente flexible, en rutas, horarios y precios, con elevada adaptabilidad a la demanda⁵.

El progresivo incremento de los viajes durante las últimas décadas ha dado lugar a la creación de nuevos modelos de transporte. Los viajeros se han vuelto más

⁵ <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/47231/Memoria.pdf?sequence=1>

exigentes, y no sólo se conforman con llegar al lugar de destino, sino que también quieren hacerlo de la manera más cómoda, rápida y más asequible posible.

El hecho de que el Aeropuerto de Valencia albergue las bases de la aerolínea regional Air Nostrum (que opera con la franquicia Iberia regional) y de las aerolíneas de bajo coste Vueling y Ryanair, ha sido un factor que ha impulsado su actividad en este aeropuerto.

El modelo *low cost* supone en 2023 el 71% del total de tráfico de pasajeros del aeropuerto valenciano, con 7.101.914 pasajeros. En 2019 movía el 66% del total de pasajeros, porcentaje que venía manteniéndose estable desde 2015. Actualmente es el responsable del 80% de los pasajeros extranjeros que llegaron al Aeropuerto de Valencia en 2023.

De las 11 primeras aerolíneas por pasajeros, seis de ellas son de bajo coste. Ryanair lleva una década siendo la primera aerolínea del aeropuerto, seguida de lejos por Vueling Airlines (tabla 12).

**Tabla 12. Principales compañías aéreas que operan en el
 Aeropuerto de Valencia**

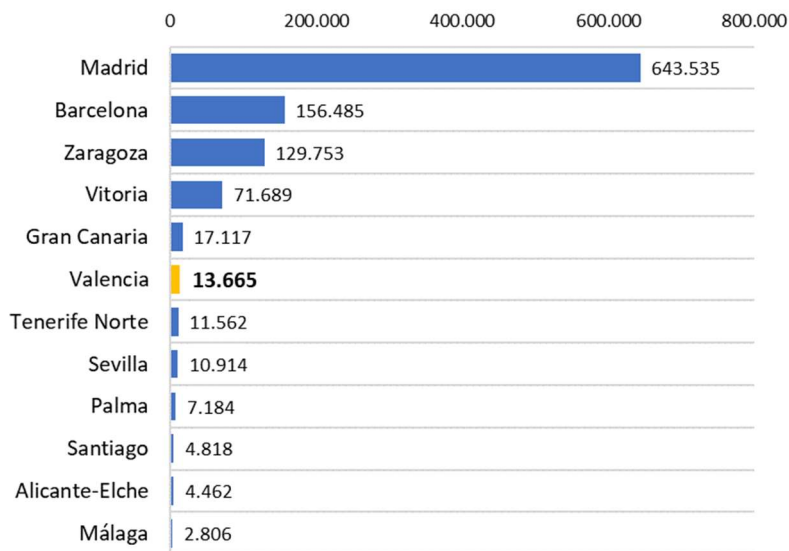
Pasajeros	2015	2019	2023
Ryanair	1.712.632	3.217.542	4.274.289
Vueling Airlines	565.578	1.056.374	1.371.777
Air Nostrum	531.419	687.007	546.286
Transavia Holland BV	200.785	362.426	387.657
Air Europa	544.807	615.539	368.640
Deutsche Lufthansa	187.362	385.924	354.430
Swiss International Air Line	264.025	272.900	262.771
EasyJet UK	234.310	354.282	258.449
Air France	177	--	225.748
Volotea	39.008	73.079	210.958
Wizz Air	162.921	255.918	201.951

Fuente: AENA

4.7. Tráfico de mercancías

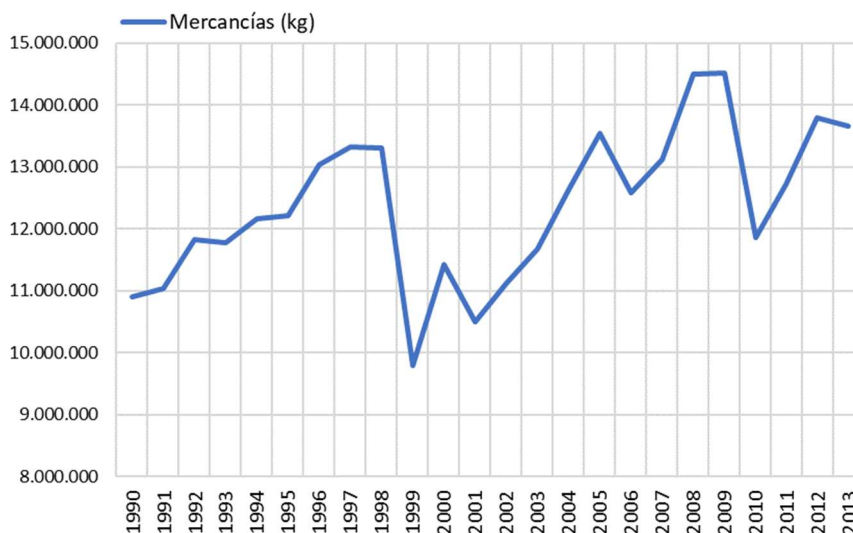
El Aeropuerto de Valencia es el sexto aeropuerto español en el ranking nacional de tráfico de carga. En 2023 movió un total de 13.665 toneladas, el 1,3% del total nacional. El tráfico aéreo de mercancías en España está muy concentrado: solo el Aeropuerto de Madrid gestiona el 60% de las mercancías que utilizan el modo aéreo para su transporte, seguido de Barcelona (14,5% del total) y Zaragoza (12% del total) (gráfico 51)

**Gráfico 51. Ranking de aeropuertos por mercancía transportada
(Toneladas) 2023**



Fuente: AENA

**Gráfico 52. Evolución del tráfico de mercancías.
Aeropuerto de Valencia (Kilogramos)**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y elaboración propia.

La evolución del tráfico de mercancías está en mayor medida ligado a la actividad económica y el comportamiento de la demanda, tanto interna como externa.

La grave crisis económica de 2008 supuso un significativo retroceso del tráfico de mercancías nacional en el Aeropuerto de Valencia (hasta suponer entre 2010 y 2014 sólo una quinta parte de lo transportado en 2008), compensado progresivamente por el mayor dinamismo del comercio internacional (gráfico 52).

4.8. Previsión de crecimiento del tráfico del Aeropuerto de Valencia

Los documentos oficiales publicados que ofrecen previsiones del tráfico del Aeropuerto de Valencia son tres: Plan Director del Aeropuerto de Valencia 2010; Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021); y Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026).

Plan Director del Aeropuerto de Valencia 2010

Las previsiones realizadas por el Plan Director del Aeropuerto de Valencia de 2010 se acercan al tráfico efectivo en el período 2010-2020 (con la excepción del 2020 por la pandemia). En caso de que se hubiera cumplido el escenario más optimista, en 2020 se habría superado la capacidad del aeropuerto.

Tabla 13. Escenarios de demanda de pasajeros comerciales en los años horizonte

Año	Escenario bajo			Escenario medio			Escenario alto		
	PAX nac	PAX int	PAX TOTAL	PAX nac	PAX int	PAX TOTAL	PAX nac	PAX int	PAX TOTAL
2010	2.853.000	3.552.000	6.405.000	3.052.000	4.084.000	7.136.000	3.359.000	4.551.000	7.910.000
2015	3.721.000	4.122.000	7.843.000	3.981.000	4.682.000	8.663.000	4.381.000	5.243.000	9.624.000
2020	4.370.000	4.539.000	8.909.000	4.675.000	5.123.000	9.798.000	5.144.000	5.711.000	10.855.000

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2017-2021)

Aprobado en 2017, este documento establecía **que la capacidad de pasajeros del Aeropuerto de Valencia con las instalaciones de 2016 era de 10,5 millones de pasajeros** y 34 operaciones por hora. En 2016 la capacidad de la terminal de pasajeros era de 3.450 pasajeros a la hora (tabla 14).

**Tabla 14. Capacidad actual de los principales aeropuertos de la red AENA
DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) 2017-2021**

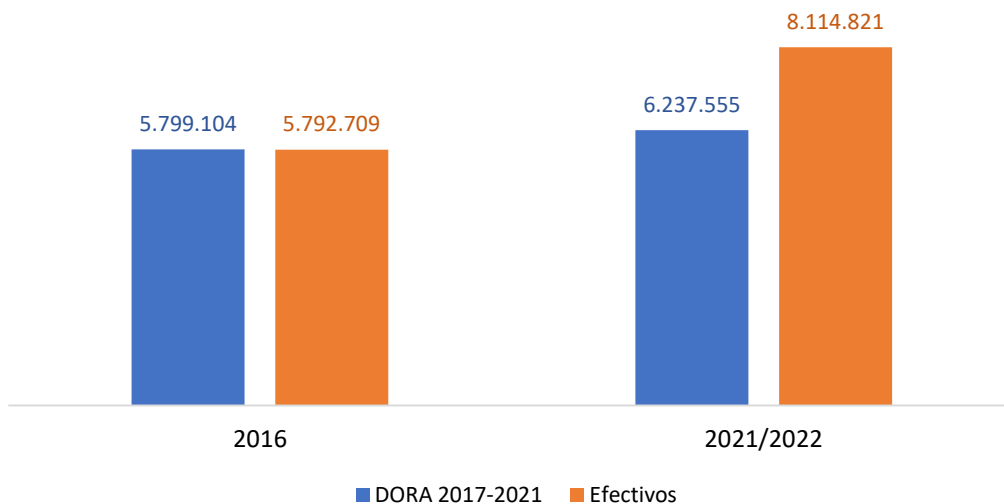
Aeropuerto	Capacidad actual	Campo vuelos	Plata-forma	Terminal de pax	Terminal de carga
	pax	AH	AH	PH	Tm/año
GRUPO I					
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	70.000.000	120	111	15.550	670.000
Barcelona-El Prat	55.000.000	90	121	14.800	335.000
GRUPO II					
Palma de Mallorca	34.000.000	79	117	11.150	71.200
Málaga-Costa del Sol	27.000.000	55	113	12.650	27.000
Alicante-Elche	19.000.000	37	60	6.250	25.200
Gran Canaria	20.000.000	60	58	8.350	74.200
Tenerife Sur	12.000.000	37	50	5.750	63.400
Ibiza	9.000.000	32	27	5.450	20.000
Lanzarote	8.800.000	30	27	4.150	24.600
GRUPO III					
Valencia	10.500.000	34	64	3.450	45.000
Fuerteventura	8.200.000	34	49	5.200	11.700
Sevilla	6.500.000	30	36	2.750	47.600
Bilbao	5.600.000	34	32	2.250	28.000
Tenerife Norte	6.500.000	34	35	2.100	14.500
Menorca	4.000.000	27	31	3.500	10.000
Santiago	4.500.000	35	37	1.600	14.600

pax: pasajeros; AH: aviones por hora; PH: pasajeros por hora
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

En base a las hipótesis de cálculo de dicho documento y con las instalaciones e inversiones previstas, el número de pasajeros previstos para 2021 alcanzaría los 6.237.555, tan sólo un 7,5% del nivel registrado cinco años antes (gráfico 53).

Sin embargo, la realidad ha superado ampliamente estas previsiones. En 2019 ya se superaron los 8 millones y medio de pasajeros. Tras la contracción del tráfico aéreo en 2020 y 2021 provocada por la pandemia del Covid-19 y los consiguientes cierres de fronteras, en 2022, el número de pasajeros alcanzó la cifra de 8,1 millones de personas.

Gráfico 53. Pasajeros Aeropuerto de Valencia. 2017-2022.
Previsión y realidad



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y AENA

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026)

El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026, actualmente vigente, contempla para el Aeropuerto de Valencia un total de 33 millones de euros en inversiones durante este período. Dicha inversión se destina en su mayoría a optimizar los servicios que ya se prestan en el aeropuerto, modernizar los dispositivos de seguridad, y reforzar los controles en algunas áreas de la infraestructura (obras en el campo de vuelo, mejoras operativas o renovación de las máquinas de seguridad). Durante 2022 y 2023 se ha realizado inversiones en mejora de la terminal, lo que posiblemente haya incrementado levemente el número de pasajeros por hora de la terminal de Valencia.

Estas inversiones van alienadas a su previsión de crecimiento del número de pasajeros: un 40% acumulado en cuatro años. Dado que el estudio parte de un volumen de pasajeros de poco más de 6 millones en 2022, se estima que, en 2026, el tráfico aéreo en este aeropuerto podría alcanzar los 8.448.437 pasajeros (Tabla 15).

Tabla 15. Previsiones de tráfico aéreo 2022-2026.
Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026

Aeropuerto	2022	2026	CAGR 22-26	Cuotas 2026		
				Nac.	EEE	No EEE
GRUPO I	75.992.421	123.200.051	12,8%	25,6%	51,6%	22,7%
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	40.692.767	67.137.051	13,3%	24,9%	47,0%	28,0%
J. Tarradellas Barcelona-El Prat	35.299.654	56.063.000	12,3%	26,5%	57,0%	16,4%
GRUPO II	70.365.483	104.803.891	10,5%	22,9%	75,4%	1,4%
Palma de Mallorca	18.890.656	29.366.427	11,7%	26,4%	72,9%	0,6%
Málaga-Costa del Sol	13.415.122	20.778.145	11,6%	13,2%	84,5%	2,1%
Alicante-Elche M. Hernández	10.234.340	15.647.021	11,2%	9,3%	87,4%	3,2%
Gran Canaria	9.021.914	13.140.190	9,9%	44,7%	53,3%	1,3%
Tenerife Sur	7.203.564	10.612.728	10,2%	7,9%	89,6%	154,0%
Ibiza	6.364.667	7.999.754	5,9%	37,8%	61,8%	16,0%
César Manrique Lanzarote	5.235.220	7.259.626	8,5%	31,4%	68,1%	0,0%
GRUPO III	29.630.894	39.638.525	7,6%	50,9%	47,5%	1,2%
Valencia	6.060.662	8.448.437	8,7%	24,4%	71,5%	3,8%
Sevilla	5.568.649	7.213.855	6,7%	51,6%	47,1%	1,0%
Fuerteventura	3.999.035	6.068.449	11,0%	25,0%	74,0%	0,0%
Bilbao	4.453.784	5.949.782	7,5%	56,9%	42,1%	0,9%
Tenerife Norte-C. de la Laguna	4.798.584	5.936.186	5,5%	98,4%	1,0%	0,5%
Menorca	2.705.668	3.385.808	5,8%	52,1%	47,6%	0,0%
Santiago-Rosalía de Castro	2.044.512	2.636.008	6,6%	71,8%	27,4%	0,4%

CAGR: Tasa de crecimiento anual compuesto
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

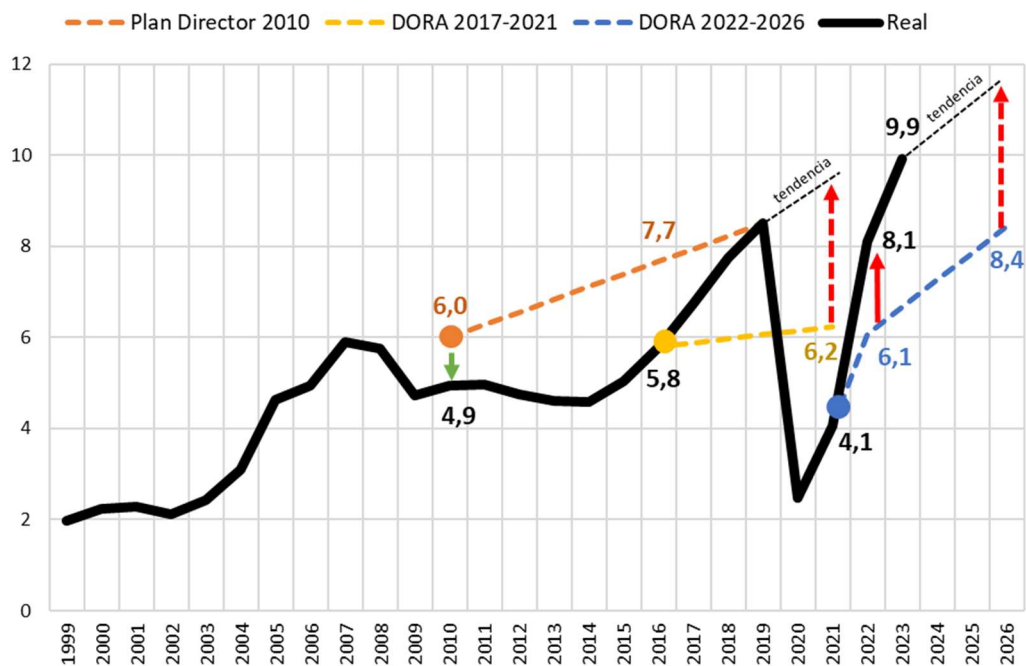
Sin embargo, en 2022, el dinamismo del turismo y del tráfico aéreo elevó el número de pasajeros hasta los 8.114.821. De hecho, en 2023, las previsiones han sido ampliamente superadas, al registrar más 9,9 millones de pasajeros, acercándose al límite de su capacidad de pasajeros, según AENA: 10,5 millones de pasajeros.

Para el cuatrienio 2022-2026, y sin inversiones de ampliación, pero utilizando los datos reales de 2022, **en 2026 el tráfico aéreo podría alcanzar los 11,3 millones de pasajeros**. Este dato supera la capacidad del aeropuerto, tensionando su operabilidad, y limitando el desarrollo de las actividades

económicas de su zona de influencia: turismo, negocios, eventos internacionales, etc.

Datos reales vs Previsiones. Aeropuerto de Valencia

Plan Director, DORA 2017-2021 y DORA 2022-2026 (millones de pasajeros)



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA y elaboración propia

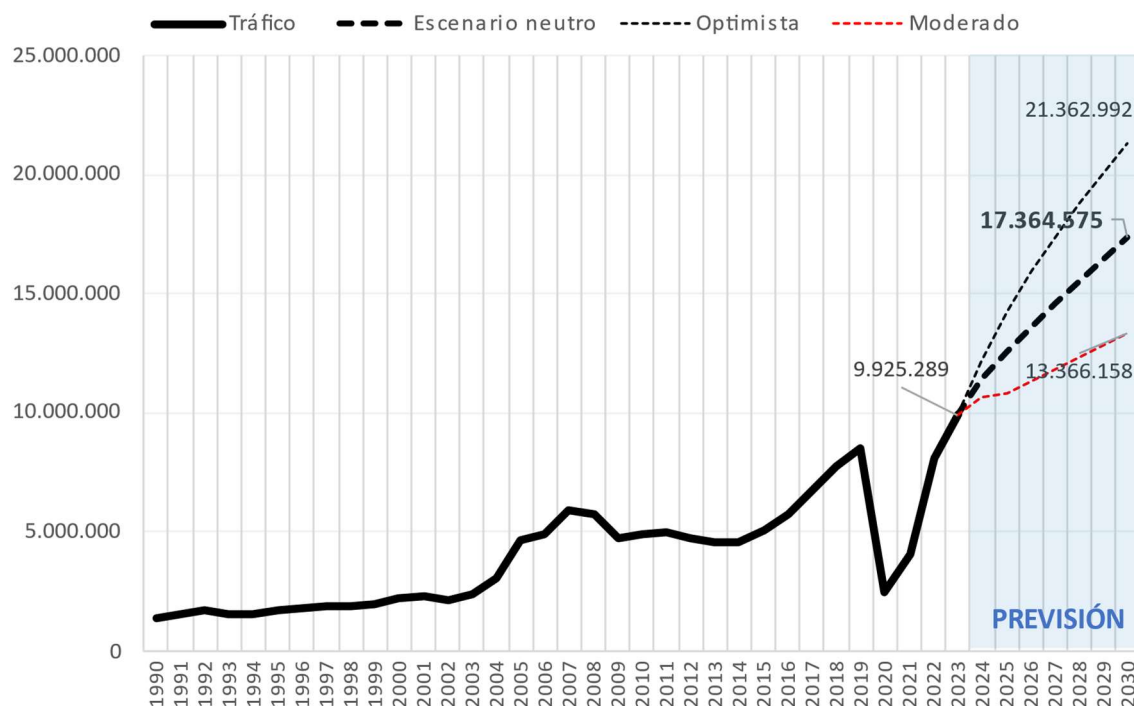
Perspectivas de crecimiento 2024-2030

Ante la limitación de las previsiones del informe DORA (2022-2026), las Cámaras de la Comunidad Valenciana han llevado a cabo previsiones en base a la serie real de datos del número de pasajeros del Aeropuerto de Valencia desde el año 1990 hasta el 2023.

Los datos utilizados son de periodicidad anual. La serie muestra una clara tendencia al alza con un retroceso durante el intervalo 2008-2014. Tal y como ocurre en muchas series temporales socioeconómicas, los datos se ven afectados por perturbaciones de carácter transitorio, las cuales han sido eliminadas (efecto de la pandemia COVID-19). A su vez, la serie también está afectada por circunstancias aleatorias que solo tienen efecto en el corto plazo, las cuales no son predecibles.

El método ARIMA aplicado para predecir el volumen anual total de pasajeros entre los años 2024 y 2030 apunta a un crecimiento sostenido, ya observado en los años previos a la pandemia, de manera que en 2030 podría superarse los diecisiete millones de pasajeros. Este método predictivo ofrece también una horquilla dentro de la cual podría evolucionar la variable estudiada.

**Gráfico 54. Previsión del tráfico total de pasajeros en el
Aeropuerto de Valencia. 2024-2030**



Fuente: Elaboración propia

En los próximos años, **hasta 2027, podría superarse los catorce millones de pasajeros, lo que supondría un incremento del 47% respecto a 2023.** De cumplirse la previsión, en el año 2030 dicho incremento sería del 75%, y se superarían los diecisiete millones de pasajeros, tal y como se ha comentado (gráfico 54).

El modelo muestra una horquilla de valores dentro de los cuales podría oscilar el volumen de pasajeros del aeropuerto, en función de las circunstancias del mercado. Se pueden considerar tres posibles escenarios para lo que resta de década (tabla 16):

- Neutro: apunta una tendencia moderadamente alcista del número de pasajeros en el aeropuerto y que alcanzaría la cifra de los diecisiete millones de pasajeros para final de la década.

- Optimista, según el cual los diecisiete millones de pasajeros se alcanzarían en el año 2027, y los veintiún millones para el año 2030. Ello supondría un incremento del 115% respecto a 2023. Hay que destacar que entre el periodo 2015 y 2023 prácticamente se ha duplicado el tráfico de pasajeros.
- Moderado o el menos optimista, dado que también ofrece una tendencia al alza, aunque más moderada que los anteriores: en 2030 se alcanzarían los trece millones de pasajeros.

Tabla 16. Posibles escenarios hasta el año 2030. Aeropuerto de Valencia

	Escenarios 2024-2030		
	Moderado	Neutro	Optimista
Pasajeros en 2027	11.826.798	14.615.883	17.404.967
<i>Variación 27/23</i>	<i>19%</i>	<i>47%</i>	<i>75%</i>
Pasajeros en 2030	13.366.158	17.364.575	21.362.992
<i>Variación 30/23</i>	<i>35%</i>	<i>75%</i>	<i>115%</i>

Fuente: Elaboración propia

Si bien este modelo de predicción no explica los condicionantes que pueden dar lugar a un escenario u otro, ya que no considera variables exógenas como por ejemplo las tendencias del transporte de pasajeros, la evolución de otros destinos turísticos competidores, la estabilidad económica de la región u otro tipo de condicionante que pudie alterar la evolución de la serie.

En cualquier caso, los tres escenarios que se derivan de las predicciones realizadas para el Aeropuerto de Valencia apuntan a un incremento del tráfico aéreo, superando ampliamente la capacidad de pasajeros actual del Aeropuerto de Valencia (10,5 millones de pasajeros), y, por tanto, evidencia la necesidad de dotar de mayores inversiones a esta infraestructura para evitar su posible colapso durante los próximos años y/o una clara limitación a su potencial de crecimiento, con el consiguiente efecto negativo sobre el desarrollo económico provincial.

Análisis capacidad/ demanda

El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026, actualmente vigente, no cambia la capacidad aeroportuaria de Valencia, con respecto al DORA anterior (2017-2022), dado que mantiene las infraestructuras fundamentales.

Capacidad actual de los principales aeropuertos de la red AENA

Tabla 17. DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) 2022-2026

Aeropuerto	Capacidad actual	Campo vuelos	Plata-forma	Terminal de pax	Terminal de carga
	pax	AH	AH	PH	Tm/año
GRUPO I					
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	70.000.000	120	130	20.000	870.000
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	55.000.000	90	124	15.000	337.000
GRUPO II					
Palma de Mallorca	34.000.000	79	130	12.300	33.000
Málaga-Costa del Sol	30.000.000	65	104	9.800	27.000
Alicante-Elche Miguel Hernández	19.000.000	39	58	6.900	25.200
Gran Canaria	20.000.000	51	58	8.000	73.600
Tenerife Sur	16.000.000	39	51	7.350	45.600
Ibiza	10.000.000	38	45	4.800	20.000
César Manrique Lanzarote	9.000.000	32	27	4.100	24.600
GRUPO III					
Valencia	10.500.000	34	50	3.450	45.000
Sevilla	7.700.000	34	41	2.750	47.600
Fuerteventura	12.000.000	34	39	7.000	11.700
Bilbao	6.400.000	30	23	2.100	21.000
Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna	6.500.000	30	28	2.050	14.500
Menorca	4.000.000	28	31	3.500	10.000
Santiago-Rosalía de Castro	5.000.000	35	30	2.200	14.600

pax: pasajeros; AH: aviones por hora; PH: pasajeros por hora

La capacidad del aeropuerto es de 10,5 millones de pasajeros al año, con una capacidad de vuelo de 34 vuelos a la hora y una capacidad de plataforma (número de aeronaves máximo que puede utilizar la superficie del aeropuerto) de 50 aeronaves. La terminal de pasajeros puede gestionar como máximo 3.450 pasajeros a la hora.

El documento refleja también los niveles de utilización del Aeropuerto en base a las previsiones de crecimiento del tráfico, tal y como refleja la siguiente tabla.

Tabla 18. Niveles de utilización según el DORA 2022-2026.
Aeropuerto de Valencia

	Periodo DORA 2022-2026				
	2022	2023	2024	2025	2026
Niveles de utilización					
Del campo de vuelos	1,70	1,62	1,55	1,55	1,48
De la plataforma	2,50	2,38	2,27	2,27	2,17
Del edificio terminal	1,60	1,52	1,44	1,38	1,34
De la terminal de carga	4,04	3,60	3,46	3,36	3,27

(>1 suficiente; <1 insuficiente)

Fuente: AENA y elaboración propia

En base a las previsiones del documento, los niveles de utilización muestran una capacidad suficiente, siendo la de la terminal la más baja. Sin embargo, como ya se ha mencionado con anterioridad, las previsiones del documento están muy por debajo de los datos reales de 2022 y 2023, por lo que la capacidad del edificio terminal estaría muy cercana a 1, lo que reflejaría niveles de saturación antes de alcanzar el ejercicio 2026 (tabla 18).

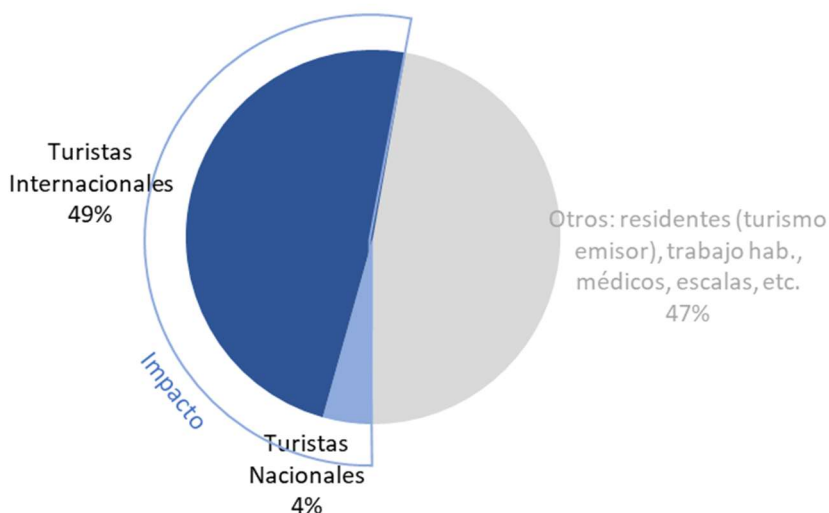
El DORA 2022-2026 no prevé inversiones de ampliación, lo que hace más necesario realizar por parte de AENA nuevos trabajos de previsión que se ajusten a la evolución real del tráfico portuario y las nuevas necesidades de inversión.

4.9. Implicaciones económicas de la ampliación del Aeropuerto de Valencia

Caracterización del pasajero aéreo del Aeropuerto de Valencia

El 49% de los pasajeros son extranjeros que vienen por motivos turísticos (turismo receptor), el 4% son turistas procedentes del resto de España. El 47% restante se corresponde con pasajeros que viajan por distintos motivos, diferentes al turismo (trabajo, salud, escalas, etc.) y con turismo emisor.

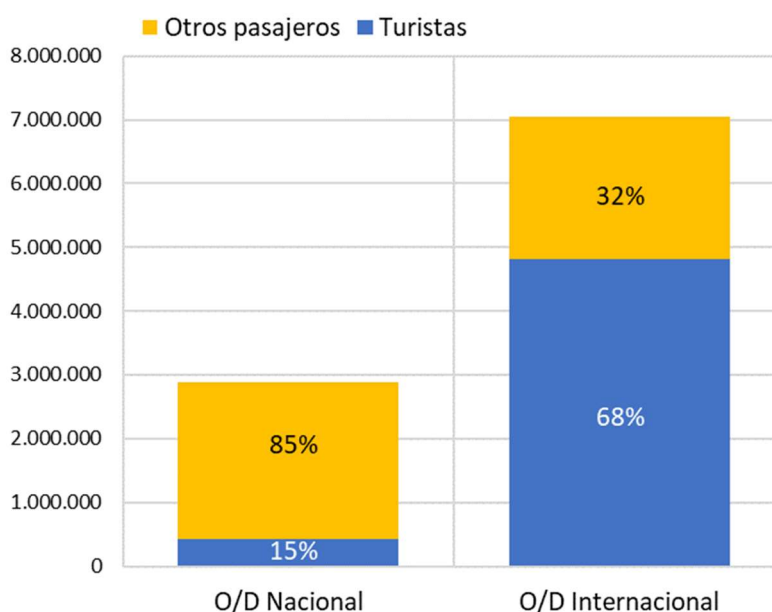
Gráfico 55. Distribución de los pasajeros por tipo. Turistas, turismo emisor y otros. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Según la encuesta de movimientos turísticos en frontera (FRONTUR), durante el pasado año 3 millones de turistas extranjeros visitaron la provincia de Valencia y el 77% de ellos (2,3 millones) utilizó el avión para sus desplazamientos. Teniendo en cuenta el número de viajes realizados, el 68% de los pasajeros internacionales en el Aeropuerto de Valencia fueron turistas extranjeros.

**Gráfico 56. Distribución de los pasajeros por O/D del vuelo y tipo de viajero
Aeropuerto de Valencia**



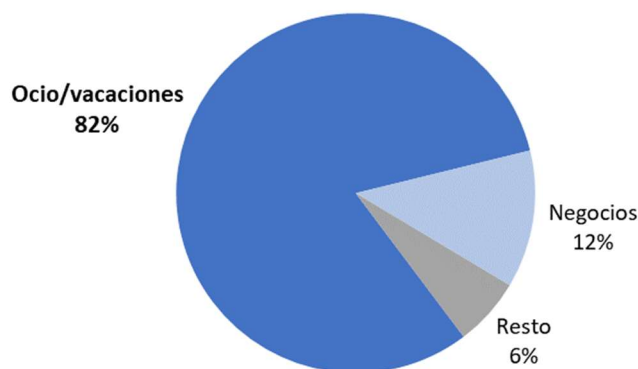
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

El motivo principal de los viajes de los turistas extranjeros con destino Valencia que utilizan el avión en sus desplazamientos es el ocio, recreo o vacaciones (84% del total en 2023), un 12% viaja por negocios y motivos profesionales y el 4% restante por motivos personales.

Según la encuesta de turismo de residentes (ETR), la provincia de Valencia recibió 6 millones de turistas residentes en España en los nueve primeros meses de 2023. El 3% de ellos utilizó el transporte aéreo, lo que implica que el 15% de los pasajeros en vuelos nacionales fueron turistas.

Algo más de la mitad de los turistas nacionales que viajan en avión a Valencia lo hacen por ocio, recreo o vacaciones, un 31% para visitar a familia y amigos, un 14% por negocios y un 5% por otros motivos.

**Gráfico 57. Distribución de los pasajeros por motivo
Aeropuerto de Valencia**



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Estimación del gasto de los pasajeros aéreos

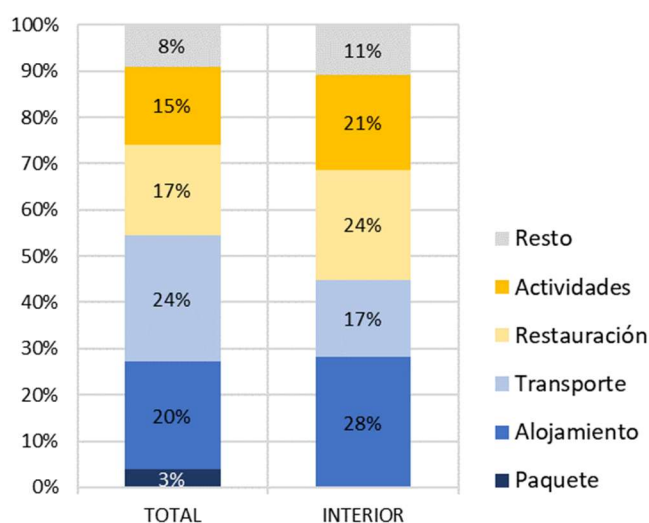
Según la encuesta EGATUR, el gasto medio del turista internacional que utiliza el avión como medio de transporte supera ligeramente los 1.100 euros. El mayor porcentaje del gasto se destina al transporte internacional y nacional, alojamiento, restauración y actividades en destino.

El gasto medio del turista nacional según la ETR se sitúa en torno a los 420 euros. La mayor parte del gasto se concentra en las partidas de transporte, restauración, alojamiento, actividades y compras.

A efectos de determinar el impacto económico, hay que tener en cuenta que una parte del gasto de los turistas no tiene incidencia sobre la actividad económica de la provincia de Valencia, ya que se trata de bienes y servicios contratados con empresas localizadas en el país de origen del turista, tal como ocurre con algunos gastos de transporte.

Se consideran únicamente los gastos de origen interior, aquellos bienes y servicios suministrados por empresas de la provincia, como alojamiento, consumo de gasolina, peajes, alquiler de coches, transporte público, restaurantes, compras actividades de ocio, cultura y deporte, etc. (Gráfico 58).

**Gráfico 58. Distribución del gasto total e interior de los pasajeros
 Aeropuerto de Valencia**



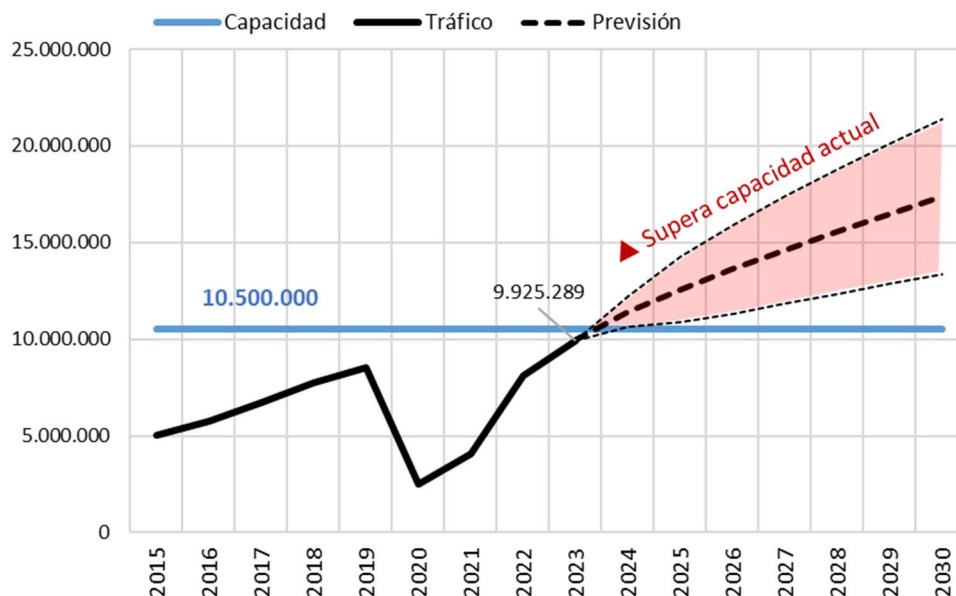
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA, INE, Turisme CV y elaboración propia

Construcción del vector de demanda

Teniendo en cuenta la capacidad máxima actual del Aeropuerto de Valencia (10.500.000 de pasajeros) y las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo en el período 2024-2030, se estima que la infraestructura aeroportuaria presentaría problemas de saturación de tráfico en el escenario central de previsiones ya en 2024 (Gráfico 59), de forma que, durante los siete años del horizonte temporal analizado, el Aeropuerto de Valencia perdería una media de 4 millones de pasajeros (Gráfico 60) al año, que realizan un gasto turístico algo superior a los 1.000 millones de euros (Gráfico 61).

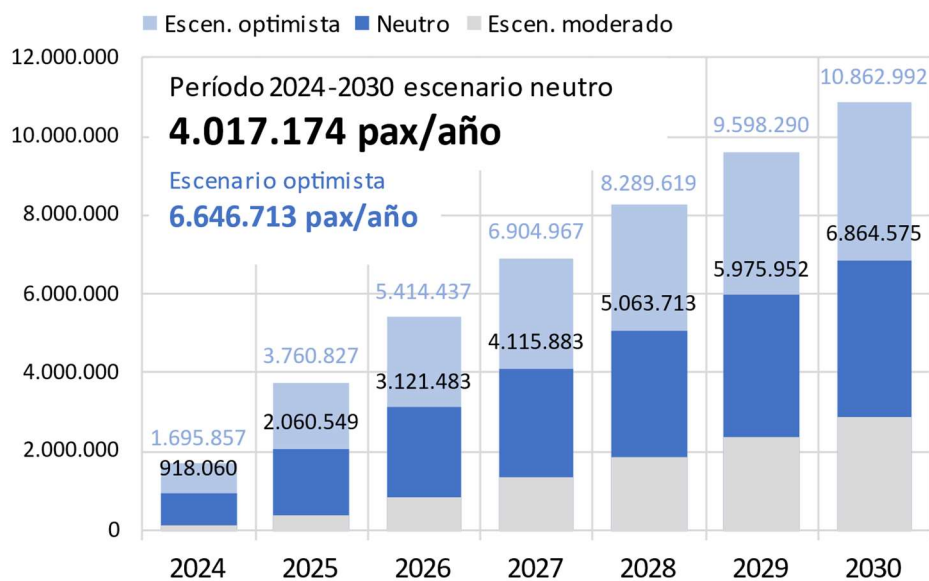
Gráfico 59. Evolución del tráfico de pasajeros y previsiones 2024-2030

Aeropuerto de Valencia



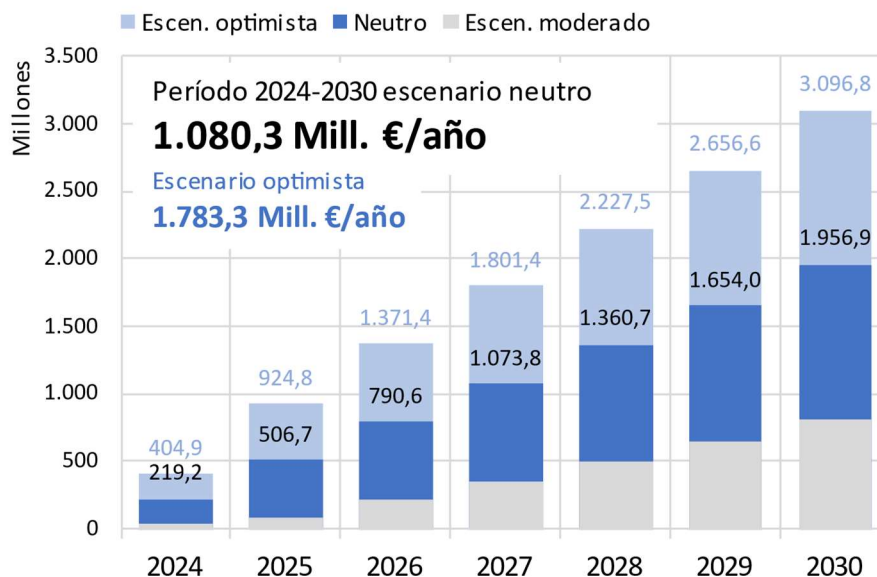
Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, AENA y elaboración propia

Gráfico 60. Estimación de pasajeros que superarían la capacidad máxima actual. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

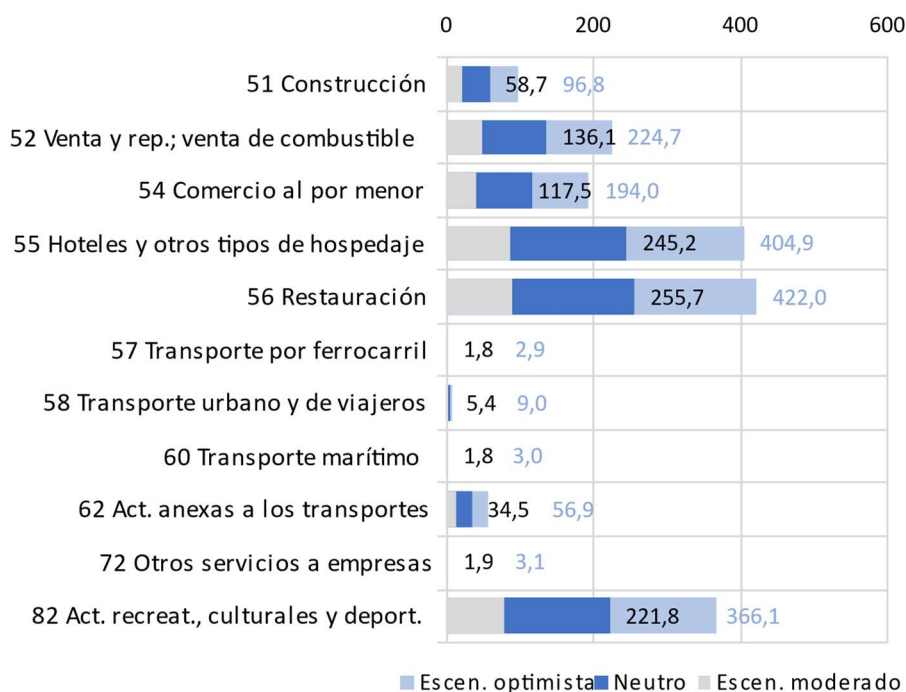
Gráfico 61. Vector de demanda.
Millones de euros. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

La asignación de cada concepto de gasto entre las distintas ramas de actividad productoras de bienes y servicios permite estimar la parte del gasto que dichas ramas dejarían de suministrar en los años en los que se superaría la capacidad actual del aeropuerto, ya que si el crecimiento del tráfico de pasajeros fuera el previsto en el horizonte temporal, dicho tráfico no podría canalizarse a través del Aeropuerto de Valencia y en consecuencia, el gasto de los turistas no recaería en la provincia. Así se obtiene la variación negativa de la demanda en cada una de las ramas de actividad de la economía valenciana.

Gráfico 62. Vector de demanda por ramas. 2024-2030
Millones de euros/año. Aeropuerto de Valencia



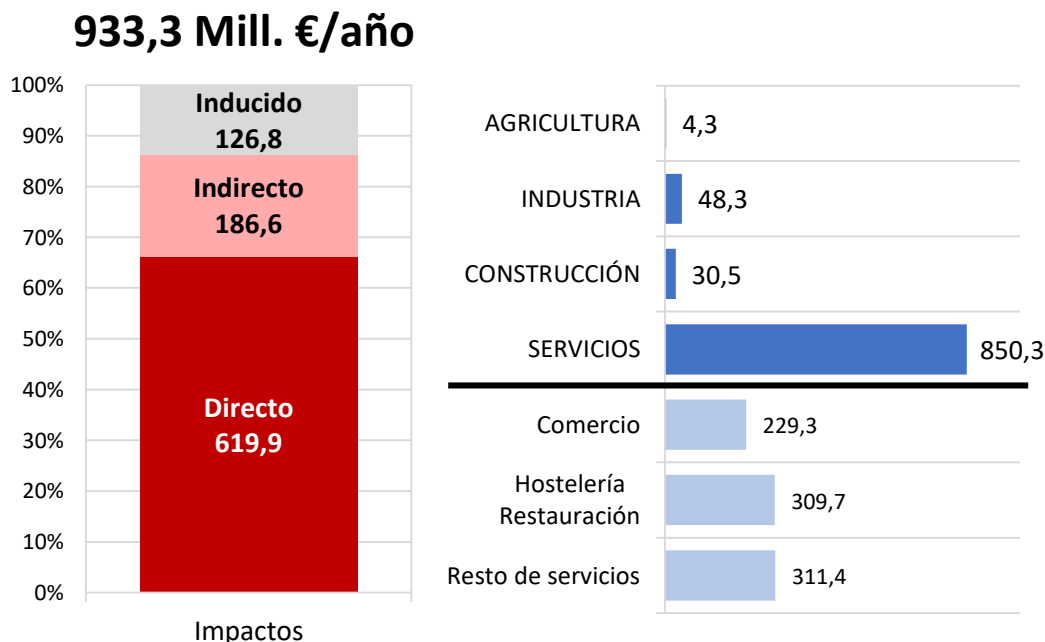
Fuente: Elaboración propia

Impactos

El cálculo del impacto económico se realiza siguiendo la metodología Input-Output. El modelo I-O permite calcular el efecto total (directo, indirecto e inducido) causado por una variación de la demanda final en las principales variables macroeconómicas.

En términos de renta, **el menor gasto turístico**, debido a que el número de pasajeros no alcanzara el potencial estimado, **se traduciría en un Valor Añadido Bruto provincial que dejaría de generarse de 933 millones de euros al año**. De dicha cuantía, 620 millones serían impactos directos, 186 serían impactos indirectos y 127 serían impactos inducidos (Gráfico 63).

Gráfico 63. Impactos sobre la renta. 2024-2030
Millones de euros/año. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

La menor capacidad de generación de Valor Añadido Bruto (VAB), provocada por un menor crecimiento de la demanda final, viene determinada por el multiplicador de renta, cuyo valor es de 0,864, lo que supone que, por cada euro de descenso de la demanda de bienes y servicios de los pasajeros del aeropuerto, la renta provincial se reduce en 0,864 euros.

En términos de VAB, la distribución de los impactos totales por sectores productivos recae mayoritariamente en el sector servicios, seguido por la industria, la construcción y el sector primario.

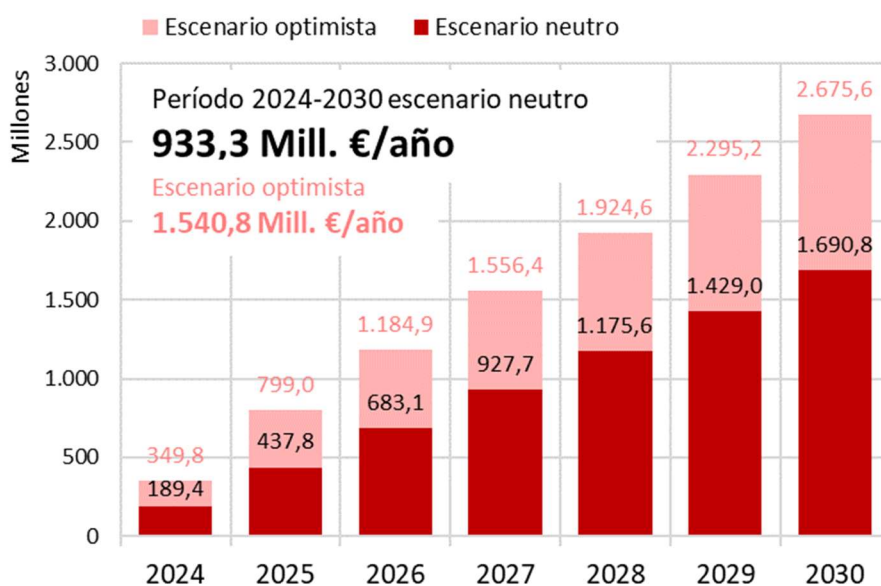
Por ramas, **las actividades que se verán más afectadas son las de "Hoteles y otros tipos de hospedaje" y "Restauración"**. Asimismo, la afectación en las "Actividades recreativas, culturales y deportivas" y la "Venta y reparación de vehículos, venta al por menor de combustible" es significativa. En menor medida, se encuentra el "Comercio al por menor" y las "Actividades inmobiliarias". Un menor tráfico de pasajeros por motivo de negocio y personales afectaría más directamente a actividades como "Otros servicios a empresas", "Construcción", "Actividades anexas a los transportes" e "Intermediación financiera".

Gráfico 64. Impacto sobre la renta por ramas. 2024-2030
Millones de euros/año. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 64B. Impactos sobre la renta.
Millones de euros. Aeropuerto de Valencia

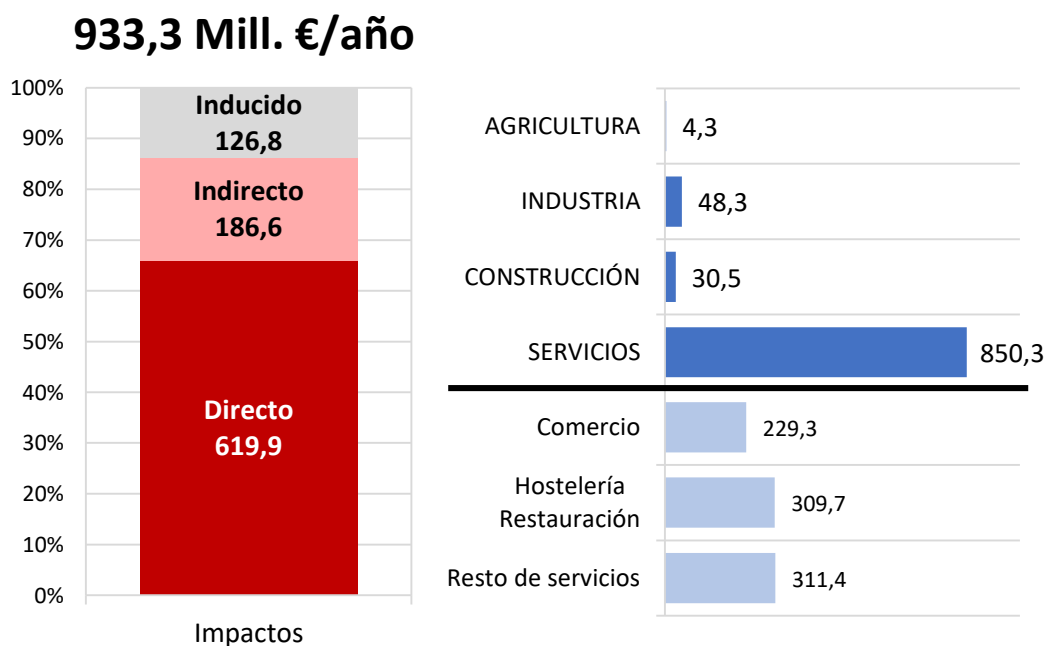


Fuente: Elaboración propia

En cuanto a **empleo**, el **gasto que dejarían de realizar los pasajeros que no usarían el Aeropuerto de Valencia para sus desplazamientos** afectaría directamente a 13.473 empleos, que sumados a los más de 4.000 empleos indirectos e inducidos que no se crearían, incidiría negativamente en un **total 17.483 empleos en el período 2024-2030** (Gráfico 65).

La distribución sectorial de los impactos muestra una mayor incidencia en las ramas de actividad más intensivas en el uso del factor trabajo, como son "Restauración", "Hoteles y otros tipos de hospedaje" y "Comercio minorista". (Gráfico 66).

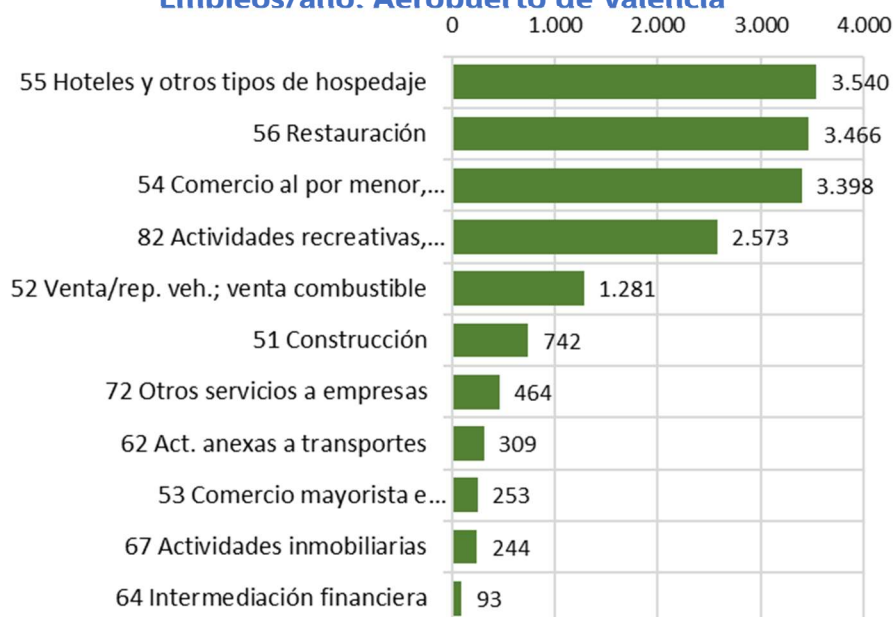
Gráfico 65. Impactos sobre el empleo. Total y por sectores. 2024-2030
Empleos/año. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 66. Impacto sobre el empleo por ramas. 2024-2030

Empleos/año. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración propia

5. Conclusiones

La provisión de los servicios de infraestructura para el transporte y la logística es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo de un territorio, especialmente para los que tienen una mayor orientación al exterior. Contribuye a dotar de competitividad a las empresas y las regiones, en un mundo globalizado, y a incrementar la riqueza y stock de capital a las economías.

De igual manera que los puertos son la infraestructura fundamental para el comercio mundial de mercancías y constituyen nodos estratégicos en la geopolítica mundial, los aeropuertos son esenciales para el movimiento de personas, dado que sólo transportan el 7% del comercio exterior español de mercancías.

En el caso de las dos infraestructuras aeroportuarias de la Comunidad Valenciana -el aeropuerto de Alicante-Elche-Miguel Hernández y el Aeropuerto de Valencia- **la evolución creciente del tráfico de pasajeros de la última década** (incluso a pesar de la pandemia) ha puesto claramente de manifiesto que se **han superado todas las previsiones realizadas** por los informes oficiales (Planes directores y DORA 2022-2026), en base a las instalaciones actuales- acercándose a niveles de saturación. Esta saturación tiene consecuencias importantes, que no solo afectan a los pasajeros, sino también al medio ambiente y a la actividad empresarial.

Estudios realizados constatan que el coste total directo de los retrasos en las operaciones de llegada y salida de aeronaves es de aproximadamente 81 dólares por minuto⁶. Por otra parte, los retrasos generan más horas de vuelo de las aeronaves (por la necesidad de realizar maniobras de espera en el aire) y afecta negativamente a la percepción de los pasajeros debido a la pérdida de la calidad del transporte aéreo.

⁶ Predicción y Análisis de los Retrasos en los Vuelos. Universidad Autònoma de Barcelona, 2016.

La actividad del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández está estrechamente ligada a la **realidad socioeconómica provincial**, cuya evolución **sustenta la potencialidad de crecimiento del tráfico aeroportuario** a medio y largo plazo y pone en evidencia la falta de capacidad del mismo: el turismo es el impulsor de la economía alicantina, dado que aporta el 25% del PIB, siendo el turismo extranjero el que genera el 80% de la actividad turística, con más de 7 millones de turistas en 2023, 71 millones de pernoctaciones y un gasto cercano a los 9.000 millones. El 74% de los turistas extranjeros utilizan el avión para sus desplazamientos. En Alicante residen 400.000 extranjeros, la provincia española con mayor número de residentes extranjeros, y también la que registra el mayor número de compraventas de vivienda por extranjeros (22% del total nacional). Actividades de atracción internacional como el turismo de golf, la Ocean Race o la sede de instituciones internacionales como la EUIPO, son variables potenciadoras del tráfico aeroportuario alicantino.

Las previsiones elaboradas en este estudio por las Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana muestran que **la capacidad del aeropuerto (19 millones de pasajeros) podría superarse en 2026**, acercándose el tráfico de pasajeros a los 24 millones en 2030 si el aeropuerto dispusiera de una mayor capacidad.

Los últimos datos publicados por AENA inducen a pensar que en el corto y medio plazo podría darse un escenario optimista en lo que al número de pasajeros se refiere (en enero de 2024 se ha incrementado un 20% interanual, hasta alcanzar los 958.088 pasajeros).

El DORA 2022-2026 incluye en su plan de inversiones estratégicas actuaciones en el campo de vuelos y plataforma del Aeropuerto de Alicante, que considera necesario comenzar a lo largo de dicho quinquenio para evitar problemas de saturación de dichas infraestructuras una vez finalizado dicho horizonte temporal. Dado que la capacidad del aeropuerto se superaría en 2026, **la necesidad de acometer cuanto antes dichas inversiones (una segunda pista de aterrizaje) es evidente, ya que, de no realizarse, el Aeropuerto de Alicante no podría atender incrementos adicionales de la demanda de tráfico**, lo que podría rondar los 2 millones de pasajeros anuales y un gasto turístico promedio cercano a los mil millones de euros en el horizonte temporal analizado.

La insuficiente capacidad del Aeropuerto de Alicante para atender futuros crecimientos del tráfico de pasajeros tendría un **impacto negativo en el VAB y el empleo de la provincia cercano a los 800 millones de euros anuales y a los 14.800 empleos.**

Con respecto al Aeropuerto de Valencia, son muchas las variables socioeconómicas que apuntan la sostenibilidad del creciente tráfico aéreo de pasajeros en el medio y largo plazo: el número de extranjeros residentes en la ciudad de Valencia y la zona de costa se duplicará en los próximos 15 años, el turismo extranjero marca nuevos récords en 2023 –con expectativas de que siga al alza- y el mayor posicionamiento de la ciudad de Valencia en el ámbito internacional atraerá tanto a turistas como a nuevos residentes extranjeros (por motivos laborales, residenciales, lúdicas, etc.). Asimismo, el número de empresas que llevan a cabo de forma regular actividades de exportación -usuarias del transporte aéreo- aumenta año tras año, dado que cuenta con una economía productiva con un elevado grado de apertura al exterior.

Las previsiones de las Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana apuntan a que **la actual capacidad de pasajeros del Aeropuerto de Valencia, 10,5 millones de pasajeros, se superará ampliamente en 2024, y en 2030 se podrían alcanzar los 17,3 millones.**

Dado que la actual DORA 2022-2026 adolece de previsiones de tráfico muy por debajo de la realidad y no plantea ninguna inversión que suponga una ampliación de la capacidad de tráfico, **se hace necesario a corto plazo la aprobación y puesta en marcha de una ampliación del Aeropuerto de Valencia**, de tal manera que no se limite el número de vuelos y pasajeros que transiten por este aeropuerto y, en definitiva, no limite la capacidad y potencial de desarrollo de la economía de la ciudad de Valencia -como tercera ciudad de España- y de la provincia de Valencia en su conjunto.

De realizarse esta inversión, el Aeropuerto de Valencia podría atender **incrementos adicionales de tráfico de pasajeros que podría superar los 4 millones de pasajeros anuales de media** en los seis próximos años. Pasajeros que realizarían **un gasto turístico promedio de más de 1.000 millones de euros anuales** en el período analizado.

Una insuficiente capacidad del Aeropuerto para atender futuros crecimientos del tráfico de pasajeros tendría un **impacto negativo en el VAB y el empleo de la provincia de 933 millones de euros anuales y cerca de 17.500 empleos.**

Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández

ENTORNO SOCIOECONÓMICO

5ª provincia en
PIB y población

400.000 extranjeros residentes
(700.000 previstos en 2030)

7 millones de turistas internacionales
gastan 9.000 millones de euros

1ª posición en compraventa de
viviendas por extranjeros

EUIPO, Turismo de golf, The Ocean Race,
Turismo de cruceros, Distrito Digital, etc.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE

	Año 1990		Año 2023
TOTAL	2,7 millones de pasajeros	x 5,8 veces	15,7 millones
INTERNACIONAL	1,9 millones de pasajeros	x 7,0 veces	13,5 millones

PREVISIONES DE TRÁFICO

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
PREVISIÓN AÑO 2030	23,7 millones de pasajeros	26,1 millones pasajeros

CAPACIDAD MÁXIMA DEL AEROPUERTO

CAPACIDAD MÁXIMA ACTUAL **19 millones pasajeros/año**

TRÁFICO AÉREO EN RIESGO* EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
TRÁFICO EN RIESGO	2 millones pasajeros/año	3,6 millones pasajeros/año

Promedio del periodo 2024-2030

*Riesgo: la previsión supera la capacidad máxima

IMPACTO ECONÓMICO DEL TRÁFICO EN RIESGO EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
INGRESOS EN RIESGO	920 millones €/año	1.580 millones €/año
PIB PROVINCIAL EN RIESGO	785 millones €/año	1.350 millones €/año

Promedio del periodo 2024-2030

92% en el sector servicios, principalmente

20% en actividades recreativas, culturales y deportivas
15% en restauración
14% en hoteles y otras formas de alojamiento
12% en venta de combustible y reparación de vehículos
11% en comercio minorista
10% en actividades inmobiliarias

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
EMPLEO EN RIESGO	14.765 empleos/año	25.350 empleos/año

Promedio del periodo 2024-2030

Escenario neutro: el tráfico mantiene la tendencia de los años anteriores.

Escenario optimista: situación en la que las circunstancias son muy favorables para el tráfico aéreo de pasajeros.

Aeropuerto de Valencia

ENTORNO SOCIOECONÓMICO

3ª provincia en PIB y población	
354.000 extranjeros residentes (714.000 previstos en 2030)	3 millones de turistas internacionales gastan 3.300 millones de euros
4.800 empresas exportadoras regulares	ONU (UNICC; UNICFT) · Valencia, mejor ciudad para vivir · Turismo de negocios

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DEL AEROPUERTO DE VALENCIA

	Año 1990		Año 2023
TOTAL	1,3 millones de pasajeros	x 7,6 veces	9,9 millones
INTERNACIONAL	0,3 millones de pasajeros	x 23 veces	7,0 millones

PREVISIONES DE TRÁFICO

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
PREVISIÓN AÑO 2030	17,3 millones de pasajeros	21,3 millones pasajeros

CAPACIDAD MÁXIMA DEL AEROPUERTO

CAPACIDAD MÁXIMA ACTUAL **10,5 millones pasajeros/año**

TRÁFICO AÉREO EN RIESGO* EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
TRÁFICO EN RIESGO	4 millones pasajeros/año	6,6 millones pasajeros/año

Promedio del periodo 2024-2030

*Riesgo: la previsión supera la capacidad máxima

IMPACTO ECONÓMICO DEL TRÁFICO EN RIESGO EN EL PERIODO 2024-2030

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
INGRESOS EN RIESGO	1.080 millones €/año	1.780 millones €/año
PIB PROVINCIAL EN RIESGO	933 millones €/año	1.540 millones €/año

Promedio del periodo 2024-2030

91% en el sector servicios, principalmente

- 17% en hoteles y otras formas de alojamiento
- 16% en restauración
- 13% en actividades recreativas, culturales y deportivas
- 13% en venta de combustible y reparación de vehículos
- 10% en comercio minorista
- 10% en actividades inmobiliarias

	ESCENARIO NEUTRO	ESCENARIO OPTIMISTA
EMPLEO EN RIESGO	17.483 empleos/año	28.860 empleos/año

Promedio del periodo 2024-2030

Escenario neutro: el tráfico mantiene la tendencia de los años anteriores.

Escenario optimista: situación en la que las circunstancias son muy favorables para el tráfico aéreo de pasajeros.

6. Anexo metodológico

6.1. Previsión del número de pasajeros en los aeropuertos

La previsión del número de pasajeros entre los años 2024 y 2030 se ha realizado mediante un modelo de predicción de series temporales. En estos modelos, cada valor predicho es modelado en función de los valores anteriores. En concreto se ha utilizado un modelo ARIMA (autoregresivo integrado con medias móviles) ajustado para cada uno de los dos aeropuertos.

Los datos utilizados para la predicción son de carácter anual y proceden de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Se ha utilizado el histórico de los últimos treinta y tres años para realizar la predicción

En la aplicación del modelo predictivo se han considerados los datos de los años 2020 y 2021 como transitorios, por estar afectados por los efectos de la COVID-19.

Los resultados ofrecen un intervalo de predicción para cada año, dentro del cual podría situarse el número real de pasajeros. Las cotas de dichos intervalos han sido asociadas a diferentes escenarios:

- Escenario neutro: escenario que se daría en caso de que los factores económicos, sociales y geopolíticos que condicionan en el tráfico aéreo de pasajeros incidiera en el mismo sentido y con la misma intensidad que en años anteriores.

- Escenario optimista: escenario que se daría bajo el supuesto de que los factores que determinan el tráfico aéreo de pasajeros incidieran de manera positiva y con mayor intensidad que durante los años anteriores. Implica una mayor llegada de pasajeros de la esperada en circunstancias normales.

- Escenario moderado: escenario que se daría en el supuesto de que los factores que inciden en el tráfico aéreo de pasajeros incidieran

negativamente, en comparación con años anteriores, lo que implicaría una ralentización en el crecimiento del número de pasajeros.

6.2. Cálculo del impacto

El procedimiento seguido para estimar el impacto económico comprende las siguientes etapas:

Determinación del gasto de los pasajeros aéreos, asignación sectorial y construcción de los vectores de demanda final

La información relativa al gasto de los pasajeros aéreos de los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández y de Valencia se ha obtenido de los microdatos de las encuestas EGATUR-Frontur (2023) y Encuesta de Turismo de Residentes (enero-septiembre 2023) del Instituto Nacional de Estadística, de datos disponibles en los informes de Turisme Comunitat Valenciana, junto con diversos procesos internos de estimación.

Los gastos estimados de los pasajeros aéreos se han asignado a las diferentes ramas de actividad que configuran el sistema productivo de la Comunidad Valenciana. La clasificación sectorial utilizada es la de la Tabla Input-Output de la Comunidad Valenciana del año 2000, publicada por el Instituto Valenciano de Estadística, que contempla una desagregación en 84 ramas de actividad económica.

A continuación, se ha deducido del gasto la parte correspondiente a bienes y servicios importados que no tendrá efectos sobre la producción interior, obteniéndose así los importes de los gastos que configurarán los vectores de demanda para cada año del escenario 2024-2030 contemplado. La agregación de los mismos, una vez que han sido adecuadamente deflactados, proporcionará el vector de demanda final acumulado.

Estimación de las relaciones intersectoriales en los años 2022

La fuente primaria para el cálculo del impacto económico es el Marco Input-Output de la Comunidad Valenciana 2000 (actualizado en 2008).

Sin embargo, dado el desfase temporal existente entre la TIO de la Comunidad Valenciana del año 2000 y la fecha de realización del estudio, y al objeto de que el modelo empleado refleje de una forma más realista las relaciones de

producción y demanda de los distintos sectores de la economía regional, se ha realizado una proyección de la matriz de consumos intermedios de la Comunidad Valenciana o matriz de relaciones intersectoriales, a partir de la información de la Contabilidad Nacional Anual de España y la aplicación del método iterativo RAS. Este método nos permite estimar las relaciones intersectoriales de la Comunidad Valenciana en el año 2022.

Aplicación de la Metodología Input-Output

La Metodología Input-Output aparece explicada de forma detallada más adelante.

El modelo permitirá calcular, a través de los multiplicadores, el efecto total (directo, indirecto e inducido) causado por una variación de la demanda final (gasto de los pasajeros aéreos) en las principales variables macroeconómicas. Este estímulo se trasladará al resto de la estructura productiva representada en la Tabla Input-Output por medio de las relaciones intersectoriales que la definen.

Efecto directo

Es el generado por el gasto que directamente realizan los pasajeros aéreos en el trascurso de su estancia en la Comunidad Valenciana.

Efecto indirecto

Es el generado por las empresas que reciben la demanda inicial de gasto y que para satisfacerla adquieren bienes y servicios a sus empresas proveedoras que, a su vez, generarán una demanda adicional a otras, originándose así un proceso iterativo o de rondas sucesivas.

Efecto inducido

Es el debido al consumo generado por el aumento de la renta de los factores productivos relacionados con el aumento de la demanda final.

El efecto total sobre la economía de la región viene dado por la suma de los tres efectos anteriores.

Obtención de resultados

La metodología empleada permite cuantificar el impacto total derivado del gasto de los pasajeros aéreos de los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández y Valencia sobre la producción, la renta y el empleo, presentando los resultados de forma agregada y desagregada por ramas de actividad.

6.3. Metodología Input-Output

Modelo de demanda simplificado

La Tabla Input-Output es una representación esquemática del conjunto de flujos de bienes y servicios de un determinado entorno geográfico. En ella se diferencian tres grandes bloques de información: la matriz de consumos intermedios o de relaciones intersectoriales, la matriz de inputs primarios y la matriz de demandas finales.

La matriz de consumos intermedios o de relaciones intersectoriales es una matriz cuadrada, en la que existe el mismo número de filas que de columnas (ramas de actividad). Las columnas representan los productos que cada rama utiliza de las demás para obtener su producción y las filas indican las cantidades de cada rama que son usadas como consumos intermedios de otras. La matriz de inputs primarios comprende los gastos distintos de los bienes y servicios intermedios que soportan las ramas de actividad, es decir el Valor Añadido Bruto y las importaciones necesarias para la producción. La matriz de demanda final representa la parte de la producción de cada rama que se destina a usos finales como Consumo Privado, Consumo Público, Formación Bruta de Capital y Exportaciones.

La Tabla Input-Output es una tabla de doble entrada que muestra las relaciones entre productos homogéneos. Las columnas recogen la combinación de factores (consumos intermedios e inputs primarios) utilizados por cada rama de actividad para producir sus bienes y servicios, lo que nos acerca al concepto de función tecnológica para cada una de ellas, es decir, cada rama de actividad homogénea representa las estructuras de producción de un tipo exclusivo de productos en el sistema económico. En las filas se recoge el destino de dicha producción, destino que puede estar en el propio proceso productivo de la economía, en el consumo final, en la formación bruta de capital o en la exportación.

La estructura matemática de la Tabla Input-Output es la de un sistema de ecuaciones lineales, cada una de las cuales describe como se distribuye el output de una rama de actividad entre los destinos intermedios y finales de una economía. Como el modelo supone un equilibrio general, el valor del output

producido por cada rama es igual al valor de los inputs que ha adquirido de las otras ramas, más el valor añadido de los factores productivos.

$$\begin{aligned}x_{11} + x_{12} + \cdots + x_{1n} + y_1 &= X_1 \\x_{21} + x_{22} + \cdots + x_{2n} + y_2 &= X_2 \\&\vdots \\x_{n1} + x_{n2} + \cdots + x_{nn} + y_n &= X_n\end{aligned}$$

El modelo establece una hipótesis de partida, hipótesis de linealidad, según la cual los flujos interindustriales desde la rama i a la rama j dependen exclusivamente del output total del sector j .

A partir de este supuesto, se define el coeficiente técnico de producción como:

$$a_{ij} = \frac{x_{ij}}{X_j}$$

siendo x_{ij} lo que el producto j utiliza del producto i en su proceso de producción y X_j la producción de la rama j , lo que implica que los consumos intermedios adquiridos por una rama varían proporcionalmente con la producción efectiva de esa rama.

Sustituyendo en el anterior sistema de ecuaciones cada x_{ij} por su equivalente $a_{ij}X_j$ se obtiene:

$$\begin{aligned}a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \cdots + a_{1n}X_n + y_1 &= X_1 \\a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \cdots + a_{2n}X_n + y_2 &= X_2 \\&\vdots \\a_{n1}X_1 + a_{n2}X_2 + \cdots + a_{nn}X_n + y_n &= X_n\end{aligned}$$

Sistema que puede expresarse en forma matricial como:

$$AX + Y = X$$

Donde A es la matriz de coeficientes técnicos, Y es el vector columna de la demanda final y X es el vector columna del output total.

Cada elemento de la matriz de coeficientes técnicos a_{ij} indica la cantidad de producto que la rama j necesita de la rama i para obtener una unidad de producción. La suma de los elementos por columna de la matriz de coeficientes técnicos indica el total de consumo intermedio que una rama utiliza para producir una unidad.

Despejando X :

$$X = (I - A)^{-1}Y$$

Esta es la expresión final del modelo de Leontief, un modelo de demanda en el que la producción de la economía depende de la demanda final.

Siendo $(I-A)^{-1}$ la matriz inversa de Leontief. Cada elemento de la matriz inversa indica las necesidades totales (directas e indirectas) de inputs de la rama i para obtener una unidad de producción de la rama j .

Multiplicadores

El concepto de multiplicador distingue entre el efecto inicial de un cambio en una variable exógena y el efecto total provocado por dicho cambio. Este efecto total puede definirse de dos maneras:

Como resultado de los efectos directos e indirectos, lo que supone calcular los multiplicadores simples o multiplicadores de tipo I, utilizando para ello la inversa clásica de Leontief.

Como resultado de los efectos directos, indirectos e inducidos, es decir, calculando los multiplicadores totales o multiplicadores de tipo II, utilizando para ello el modelo cerrado de Leontief respecto al consumo.

El método RAS

El método RAS viene expresado a través de la operación matricial que le da el nombre

$$A_1 = \hat{R} \times A_0 \times \hat{S} \quad (1)$$

donde,

A_1 : matriz de coeficientes estimada
 R y S : matrices diagonales para la transformación de la matriz A_0
 A_0 : matriz de coeficientes original

En la práctica, los vectores R y S se premultiplican y postmultiplican respectivamente por la matriz de partida A_0 proporcionando la convergencia de las filas y columnas agregadas de la matriz A_1 hasta conseguir una matriz de coeficientes actualizada.

Antes de proceder a aplicar esta técnica sobre la matriz intersectorial (Bloque I) es necesario realizar la actualización de los Bloques II y III de la TIO, correspondientes a los inputs primarios y a la demanda final. Para ello, una vez determinado el año de referencia (2022), se toma la máxima información contable disponible de las variables que componen dichas partes de la matriz: valor añadido bruto, producción, consumos intermedios, etc. En ocasiones, y dado que dichos datos suelen ser simplemente un avance, no es posible utilizar toda la información porque no está completa y conduce a errores. Consecuentemente, se emplean todas aquellas variables que permitan reconstruir los inputs primarios y la demanda final verificando las identidades contables necesarias. Llegado a este punto se está en situación de proceder a aplicar la técnica RAS para el Bloque I, pues se dispone de toda la información de los Bloques II y III, así como los totales de las filas/columnas del Bloque I y, por tanto, tan sólo faltaría actualizar la matriz de relaciones intersectoriales del año 2000 a las que se aplicaría de forma iterativa la ecuación (1). De forma detallada la aplicación del RAS sigue los siguientes pasos:

1. La primera iteración (ajuste de filas) comienza calculando la ratio R_i :

$$R_i = \frac{\sum_{j=1}^n T_{ij}^{2022}}{\sum_{j=1}^n T_{ij}^{2000}} = \frac{b}{a_i}; i = 1, 2, \dots, n \text{ sectores}$$

2. Se diagonaliza el vector: R_1 :

$$\widehat{R}_1 = \begin{bmatrix} r_1 & \cdots & 0 \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & \cdots & r_n \end{bmatrix}$$

3. Premultiplicamos el vector R_1 por la matriz $[T_{ij}]^{2000}$ obteniendo la nueva matriz $[T_{ij}]_1$ que servirá de base para iniciar la segunda iteración. Este ajuste que hemos proporcionado a las filas a través de la operación apuntada debemos llevarlo a cabo de igual forma para las columnas de la citada matriz:

$$[\widehat{R}_1] \times [T_{ij}]_{2000} = [T_{ij}]_1$$

4. Partiendo de la nueva matriz $[T_{ij}]_1$ definimos una nueva ratio S_1 :

$$S_1 = \frac{\sum_{j=1}^n T_{ij}^{2022}}{\sum_{j=1}^n T_{ij}^1}; j = 1, 2, \dots, n \text{ sectores}$$

5. Se diagonaliza el vector S_1 :

$$\widehat{S}_1 = \begin{bmatrix} s_1 & \cdots & 0 \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ 0 & \cdots & s_n \end{bmatrix}$$

6. Con esta matriz diagonal a través de la segunda iteración y ajustando las columnas mediante:

$$[\widehat{T}_{ij}]_1 \times [\widehat{S}_1] = [T_{ij}]_2$$

De esta forma completamos la primera fase del ajuste biproporcional. El proceso continúa haciendo m iteraciones hasta alcanzar una matriz donde se debe de cumplir:

$$\begin{aligned} \sum_{j=1}^n T_{ij}^m &= \sum_{j=1}^n T_{ij}^{2022} \\ \sum_{i=1}^n T_{ij}^m &= \sum_{i=1}^n T_{ij}^{2022} \end{aligned}$$

Lo que implica que los vectores R_m y S_m estimados en el proceso iterativo son idénticos a la matriz identidad.

6.4. Nota

El contenido de este documento está protegido por derechos de autor y debe ser citado adecuadamente:

Aznar A., Cicuendez G., Pastor MC., Segura S. (2024). *Estudio del impacto económico de la segunda pista en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y de la ampliación del aeropuerto de Valencia*. Consejo Oficial de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana

7. Bibliografía

- ▶ AENA, <https://www.aena.es/> 12/02/2024
- ▶ AENA (2001). *Plan Director del Aeropuerto de Valencia*
- ▶ AENA (2011). *Nueva terminal del Aeropuerto de Alicante. Abierta al cielo*
- ▶ Andalucía, A. E. (2006). *El Aeropuerto de Málaga, motor de desarrollo económico. Cuadernos II Plan Estratégico de Málaga*. Fundación CIEDES, Málaga
- ▶ Bui Trinh, Nguyen Viet Phong (2013). *A Short Note on RAS Method*
- ▶ CaixaBank, (2024). *Sector turístico español: dinamismo en 2023, fortaleza en 2024*
- ▶ Cámara de Alicante, Gabinete de Estudios. *Alicante Business*
- ▶ Cámara de Alicante, Gabinete de Estudios. *IPE Indicador de Peso Económico. Estimación del VAB sectorial de la provincia de Alicante*
- ▶ Cámara de Alicante, Gabinete de Estudios. *ISpA Indicador Sintético de la actividad económica de la provincia de Alicante. Estimaciones trimestrales del crecimiento del PIB*
- ▶ Cámara de Alicante, Gabinete de Estudios. *Panorámica Alicante*
- ▶ Cañada A. (1999). *El nuevo sistema de Cuentas Nacionales (SEC-95) y sus implicaciones para el análisis de la coyuntura*, ICE Tribuna de Economía
- ▶ Cañada A. (1985). *La estimación de multiplicadores Input-Output por el método de Burford y Katz: una aplicación empírica*, Estadística Española
- ▶ Cañada A. (2001). *Una nota sobre coeficientes y modelos multiplicadores a partir del nuevo sistema input/output del SEC-95*, Subdirección General de Cuentas Nacionales
- ▶ Comisión Europea (2023) *Regional impact of climate change on European tourism demand*
- ▶ Castillo Granado, M. (2022). *Remodelación y estudio del impacto en el Aeropuerto de Bilbao*
- ▶ Confederación Empresarial Valenciana, (2023). *Informe de Coyuntura y Perspectivas Económicas del cuarto trimestre de 2023 de la Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana*
- ▶ Del Castillo, F.; Martínez, J.M. (1986). *Sobre la utilización de la matriz inversa de Leontief en economías abiertas*, Estadística Española
- ▶ Datacomex, <https://www.datacomex.comercio.es> 17/02/2024
- ▶ Gutiérrez Arce, M. (2020). *Regulación en el mercado de transporte aéreo español*

- ▶ Hernández de Cos, P. (2024). *Factores de competitividad del sector turístico en España*
- ▶ INE Instituto Nacional de Estadística, <https://www.ine.es/> 17/02/2024
- ▶ Ivars-Baidal, J., & Menor Muñoz, M. (2008). *El Impacto de las compañías aéreas de bajo coste en la actividad turística del área de influencia del aeropuerto de Alicante*
- ▶ IVE Institut Valencià d'Estadística, <https://pegv.gva.es/> 21/02/2024
- ▶ Jordi Suriñach, Ester Vaya et al (2020). *Estudio sobre el impacto económico del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat*
- ▶ Macho, F. J. F., Aldanondo, X. G., Casimiro, P. G., & Sohanpal, P. B. (1999) *Evolución e impacto socioeconómico del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz*
- ▶ Ministerio de Fomento (2001). *Plan Director del Aeropuerto de Alicante*
- ▶ Ministerio de Fomento (2017). *DORA 2017-2021 Documento de regulación aeroportuaria*
- ▶ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *DORA 2022-2026 Documento de regulación aeroportuaria*
- ▶ Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, <https://www.mitma.gob.es/> 21/02/2024
- ▶ Parra J.C., Pino, O. (2012). *Aplicación de método RAS y entropía cruzada para actualización de matrices insumo-producto*
- ▶ Pedreño, A. (1983). *Tablas Input-Output regionales: algunas críticas metodológicas*
- ▶ Pedreño, A. (1984). *Algunas reflexiones en torno al método RAS como técnica de ajuste de la matriz de flujos intersectoriales*, Revista de Economía y Empresa Vol. 2, nº 1
- ▶ Rodríguez-Sanz, Á., Gómez, F., García, J. M. C., & Meler, L. (2017). *Analysis of saturation at the airport-airspace integrated operations*. In Proceedings of the 12th USA/Europe Air Traffic Management Research and Development Seminar.
- ▶ Schuschny, A.R. (2005). *Tópicos sobre el Modelo de Insumo-Producto: teoría y aplicaciones*, Naciones Unidas
- ▶ Turisme Comunitat Valenciana, <https://www.turisme.gva.es/> 15/02/2024
- ▶ Visit Valencia, <https://www.visit.valencia.com>
- ▶ Vladimír Holý, Karel Šafr (2017). *The Use of Multidimensional RAS Method in Input-Output Matrix Estimation*

