



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

### 3. Evolución Previsible de la Demanda



## Contenidos

<b>3. Evolución Previsible de la Demanda .....</b>	<b>3.1</b>
3.1. Generalidades .....	3.3
3.1.1. Hipótesis para realizar la prognosis de tráfico .....	3.3
3.2. Demanda Esperada de Aeronaves .....	3.10
3.2.1. Aeronaves de Aviación Comercial.....	3.10
3.2.2. Aeronaves de Otras Clases de Tráfico .....	3.10
3.2.3. Aeronaves totales.....	3.11
3.2.4. Flota de Diseño.....	3.12
3.3. Demanda Esperada de Pasajeros.....	3.14
3.3.1. Pasajeros Comerciales.....	3.14
3.3.2. Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos.....	3.14
3.3.3. Pasajeros Totales.....	3.15
3.4. Demanda Esperada de Mercancías.....	3.16
3.5. Definición del Horizonte de Estudio.....	3.17
3.5.1. Valores de Diseño .....	3.17
3.5.2. Demanda Esperada en Periodos Punta.....	3.19



### 3.1. Generalidades

En este documento se ha abordado el estudio de la demanda de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías a corto, medio y largo plazo en el Aeropuerto de Córdoba. Se pretende con ello calcular, posteriormente, las necesidades de la infraestructura en los distintos horizontes considerados.

La metodología del estudio de la evolución previsible de la demanda se basa en el Manual de Previsión del Tráfico Aéreo en los Aeropuertos de la Red de Aena, desarrollado de acuerdo con el Manual de Planificación de Aeropuertos de OACI (Doc. 9184 – AN/902) y con el Manual de Previsión de Tráfico Aéreo de OACI (Doc. 8991 – AT 722/2).

Análogamente, existen otros aspectos a incorporar en el análisis y que sirven de base a los escenarios que se van a proponer.

#### 3.1.1. Hipótesis para realizar la prognosis de tráfico

Para obtener la previsión de la demanda del tráfico aéreo se han utilizado técnicas basadas en el modelo econométrico propuesto por **Aena** en el documento citado, si bien como el caso de Córdoba es ciertamente particular, por tratarse de una reapertura del aeropuerto al tráfico comercial, se ha desechado este método tras analizar los resultados que arroja.

El modelo econométrico se ha sustituido por un análisis pormenorizado del estudio de mercado potencial que presenta el aeropuerto. Consecuentemente, se ha basado la prognosis de tráfico en los destinos presuntamente más atractivos que se podrían establecer, la tipología de aerolíneas que podrían operar desde allí, las frecuencias, las aeronaves y la ocupación con las que se cubrirían estas rutas. A este análisis se han añadido las oportunas correcciones para adecuarlo a la realidad.

En definitiva en la Tabla 3.1 se recogen los factores que se consideran más representativos a la hora de explicar la demanda de tráfico aéreo previsible del aeropuerto y se clasifican en función de su carácter externo o interno al propio aeropuerto.



**Tabla 3.1.- Matriz de factores que inciden en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Córdoba**

FACTORES EXTERNOS	Observaciones
PIB nacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crecimiento previsto a corto plazo por EUROSTAT</li> <li>• Expectativas de ralentización a largo plazo hasta un crecimiento del 2% en 2020</li> <li>• Implícito en el crecimiento supuesto a las compañías y en el mercado potencial</li> </ul>
Tren de Alta Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aporte de tráfico al aeropuerto por aumento del área de influencia</li> <li>• No supone competencia modal por no existir en la actualidad ni estar prevista la apertura desde Córdoba a rutas aéreas con Málaga y Madrid</li> </ul>
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implícito en las tendencias mostradas en el estudio de mercado potencial</li> </ul>
FACTORES INTERNOS	Observaciones
Apertura al tráfico comercial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran potencial de crecimiento del tráfico por incorporación de compañías comerciales</li> <li>• Incertidumbre ante el funcionamiento de las nuevas compañías</li> </ul>
Compañías de bajo coste	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeropuerto atractivo para las compañías de bajo coste</li> <li>• Incertidumbre característica del bajo coste en sí, del factor novedad y de la posible compatibilidad o incompatibilidad con otras compañías</li> </ul>

Teniendo en cuenta estos factores y la información recogida en el análisis cualitativo se obtienen las premisas fundamentales en las que se basa la demanda.

Primeramente se analizará por operaciones (aeronaves), contando destinos y frecuencias mensuales y posteriormente empleando los factores de ocupación se transformará el número de operaciones en pasajeros.

Para hallar las aeronaves se considera:

- Se supone la reapertura del aeropuerto al tráfico comercial en los últimos meses del año 2008, ya que previsiblemente hasta ese momento no estará acondicionado para ello.
- En esta fecha se ha supuesto que comienzan a operar dos compañías con rutas nacionales. Aunque posteriormente para un escenario más pesimista se ha contado



únicamente con una, es más lógico, por observación y comparación con otros aeropuertos que han atravesado por situaciones similares, suponer dos.

- Una de ellas tiene base en el Aeropuerto de Córdoba y comienza operando los siguientes destinos nacionales que el Estudio de Mercado ha mostrado como preferidos por los viajeros que parten desde Córdoba. Estos son: Barcelona, Bilbao y Santiago, y en los meses estivales destinos turísticos como Baleares y Canarias. Con respecto a las frecuencias, durante los años iniciales serán diarias a Barcelona y cada dos o tres días al resto de destinos. En los meses de verano serán diarias a los destinos insulares.
- Esta compañía operará con una aeronave mediana, con capacidad para 100 pasajeros aproximadamente, y se ha supuesto que su ocupación crece progresivamente partiendo de 60 pasajeros por aeronave y terminando en 72.
- En paralelo con esta compañía y compartiendo mercado con ella se ha supuesto la entrada de otra; que operará con una aeronave más pequeña de T.M. (tamaño medio) 50 pasajeros y que establecerá rutas y frecuencias regulares con dos destinos que cubren la zona mediterránea. El crecimiento de esta compañía es moderado, comenzando con 720 operaciones el primer año de operación completo (2009) y acabando con unas 100 más en 2022.
- Con respecto al tráfico internacional se ha supuesto que la compañía con base en el aeropuerto tras los primeros años de operación en régimen nacional, en 2010 abre rutas no nacionales al norte de África y Portugal. Globalmente las frecuencias de esta compañía aumentarán mucho los primeros años para establecer un crecimiento más moderado pasado el primer horizonte de estudio (año 2012); se ha supuesto que este crecimiento comienza con un 4,7% en 2014 y acaba con 3,8% en 2022.
- También se ha supuesto la entrada de una compañía de bajo coste, CBC, que cubra los destinos internacionales reflejados en el estudio de mercado potencial (Francia, Reino Unido, Italia...). La aeronave típica de este tipo de aerolíneas presenta cabida para unos 150 pasajeros (avión tipo B737/800, A320 o alguno de sus respectivas familias) y debido a la tendencia observada en este tipo de compañías, que tienden a llenar sus aeronaves hasta ocupaciones cercanas al 80%, se ha supuesto en este caso que alcancen el 72%. La CBC propuesta comienza con 70 operaciones mensuales distribuidas en dos destinos en 2013 y termina con 115 frecuencias al mes en 2022, con un destino más.

Con estas premisas se consiguen los siguientes valores comerciales tanto de aeronaves como de pasajeros que corresponden al escenario medio (base).

**Tabla 3.2.- Demanda de aeronaves comerciales (escenario medio)**

Año	Aeronaves Comerciales		
	AVE <sub>NAC</sub>	AVE <sub>INTERNAC</sub>	AVE <sub>TOTAL</sub>
2012	3.700	200	3.900
2017	4.200	1.400	5.600
2022	4.800	1.700	6.500

**Tabla 3.3.- Demanda de pasajeros comerciales (escenario medio)**

Año	Pasajeros Comerciales		
	PAX <sub>NAC</sub>	PAX <sub>INTERNAC</sub>	PAX <sub>TOTAL</sub>
2012	212.400	15.200	227.600
2017	262.600	121.200	383.800
2022	315.900	164.100	480.000

#### 3.1.1.1. Escenarios de desarrollo para tráfico comercial

A continuación se van a definir unos escenarios de desarrollo. El objetivo de los mismos es establecer una horquilla de valores de tráfico entre los que previsiblemente estarán los del Aeropuerto de Córdoba en los años de estudio. A partir del escenario medio, cuyas hipótesis se han establecido anteriormente, y debido a la incertidumbre existente al realizar una prognosis de tráfico, se contemplan otras posibilidades a partir de las que se obtienen los escenarios alto (optimista) y bajo (pesimista).



Tabla 3.4.- hipótesis de definición de escenarios

SEGMENTO DE TRÁFICO	Escenario Bajo	Escenario Medio	Escenario Alto
<b>NACIONAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2008 comienza a operar en el aeropuerto una aerolínea regional.</li> <li>Realizará vuelos regulares a Barcelona, Bilbao y Santiago con una aeronave de tamaño medio de 100 pasajeros. Además incorporará destinos insulares y Mediterráneos en épocas estivales.</li> <li>El factor de ocupación y las frecuencias son inferiores a las del escenario medio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2008 comienzan a operar en el aeropuerto dos aerolíneas regionales.</li> <li>Una de las compañías realizará vuelos regulares a Barcelona, Bilbao y Santiago con una aeronave de tamaño medio de 100 pasajeros. Además incorporará destinos insulares y Mediterráneos en épocas estivales que progresivamente irá regularizando.</li> <li>La otra compañía operará con una aeronave más pequeña TMA=50 pasajeros y sus destinos serán Barcelona, y la costa Valenciana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En 2008 comienzan a operar en el aeropuerto dos aerolíneas regionales.</li> <li>Una de las compañías realizará vuelos regulares a Barcelona, Bilbao y Santiago con una aeronave de tamaño medio de 100 pasajeros. Además incorporará destinos insulares y Mediterráneos progresivamente.</li> <li>La otra compañía operará con una aeronave más pequeña, TMA=50 pasajeros, y sus destinos serán Barcelona, y la costa Valenciana.</li> <li>El factor de ocupación y las frecuencias son superiores a las del escenario medio para ambas compañías.</li> </ul>
<b>INTERNACIONAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esta compañía incorpora a partir de 2010 dos destinos no nacionales (Portugal y Marruecos); Pero únicamente meses de verano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La compañía que opera con aeronave de tamaño medio 100 pax, incorpora a partir de 2010 dos destinos no nacionales (Portugal y Marruecos); inicialmente en meses de verano y aumentando frecuencias y meses progresivamente.</li> <li>A partir del año 2013 se introduce en el aeropuerto una compañía de bajo coste moderada. Comienza con rutas a Francia y Reino Unido y posteriormente incorpora Italia. Opera con aeronaves típicas de bajo coste de TMA = 150 pasajeros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La compañía que opera con aeronave de tamaño medio 100 pax, incorpora desde su inicio dos destinos no nacionales (Portugal y Marruecos); inicialmente en meses de verano y aumentando frecuencias y meses progresivamente.</li> <li>A partir del año 2010 se introduce en el aeropuerto una compañía de bajo coste moderada. Comienza con rutas a Francia y Reino Unido y posteriormente incorpora Italia y Bélgica. Opera con aeronaves típicas de bajo coste de TMA=150 pasajeros.</li> <li>El factor de ocupación y las frecuencias son superiores a las del escenario medio para ambas compañías.</li> </ul>

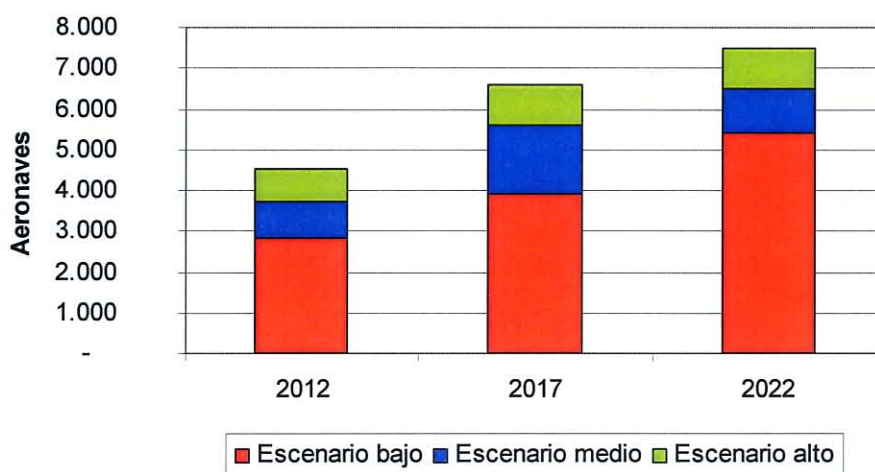
Con estas premisas, se ha previsto el tráfico que se resume en la Tabla 3.5 y en el Gráfico 3.1.



**Tabla 3.5.- Escenarios de tráfico de aeronaves comerciales en los años estudiados.**

Año	Escenario bajo			Escenario medio			Escenario alto		
	AVE nac	AVE int	AVE totales	AVE nac	AVE int	AVE totales	AVE nac	AVE int	AVE totales
2012	2.600	200	2.800	3.700	200	3.900	4.200	1.200	5.400
2017	3.400	300	3.700	4.200	1.400	5.600	4.900	1.600	6.500
2022	4.100	400	4.500	4.800	1.700	6.500	5.500	2.000	7.500

**Gráfico 3.1.- Crecimiento del tráfico total comercial de aeronaves en los distintos escenarios**



A partir de los valores de aeronaves y con el beneficio que aporta el hecho de haber calculado la demanda con un estudio por compañías se hallan los pasajeros. Para ello se ha empleado el factor pasajero/ aeronave propio de cada escenario, cada compañía y cada momento según las hipótesis establecidas.

Con estas premisas se ha previsto el tráfico cuyos valores se presentan en la Tabla 3.6.

**Tabla 3.6.- Escenarios de demanda de pasajeros comerciales en los años estudiados.**

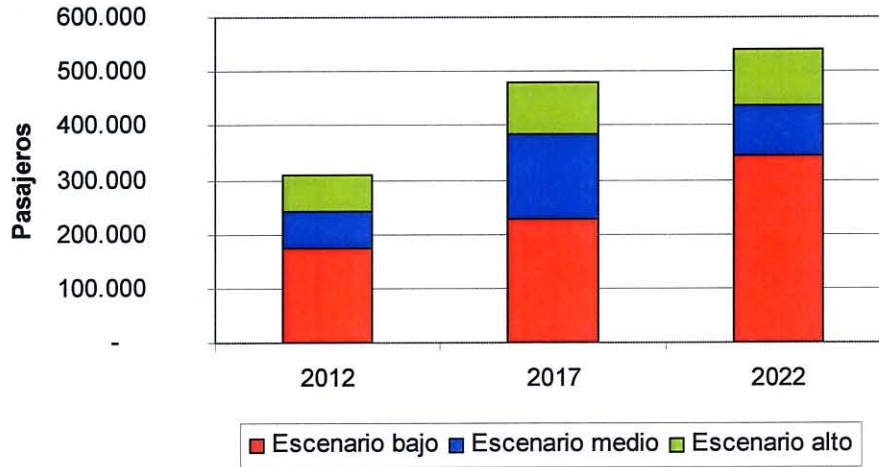
Año	Escenario bajo			Escenario medio			Escenario alto		
	PAX nac	PAX int	PAX totales	PAX nac	PAX int	PAX totales	PAX nac	PAX int	PAX totales
2012	159.600	13.100	172.700	212.400	15.200	227.600	239.000	104.900	343.900
2017	220.500	20.000	240.500	262.600	121.200	383.800	288.100	149.800	437.900
2022	283.100	26.100	309.200	315.900	164.100	480.000	342.500	198.300	540.800

En Gráfico 3.2 se muestra la evolución de los pasajeros para los tres escenarios de desarrollo estudiados.





**Gráfico 3.2.- Crecimiento del tráfico comercial de pasajeros según los distintos escenarios**



Las horquillas tienen el cometido de establecer unos límites entre los que se prevé que se desarrolle el tráfico de pasajeros y aeronaves en cada caso.



### 3.2. Demanda Esperada de Aeronaves

A continuación se desarrollará el cálculo de la demanda de aeronaves.

Se escogen los valores del escenario medio como referencia, por suponer que es el más probable. Todos los resultados obtenidos del estudio servirán para los cálculos que se realizan posteriormente en otros capítulos del presente documento.

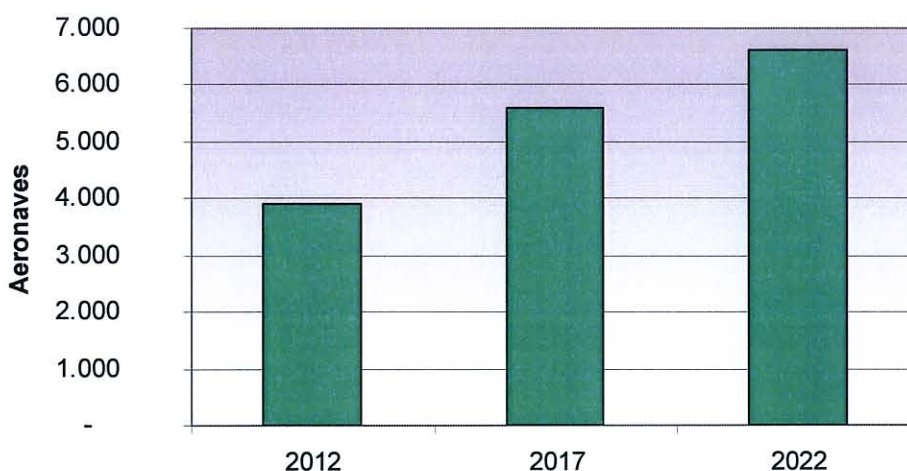
#### 3.2.1. Aeronaves de Aviación Comercial

La prognosis de aeronaves para los años estudiados en el escenario medio se presenta en la Tabla 3.7 y la representación gráfica en el Gráfico 3.3.

Tabla 3.7.- Tráfico comercial de aeronaves.

Año	Nacional	UE Schengen	UE No Schengen	No UE Schengen	No UE No Schengen	TOTAL COMERCIAL
2012	3.700	100	0	0	100	3.900
2017	4.200	800	500	0	100	5.600
2022	4.800	1.100	500	0	100	6.500

Gráfico 3.3.- Prognosis del tráfico comercial de aeronaves



#### 3.2.2. Aeronaves de Otras Clases de Tráfico

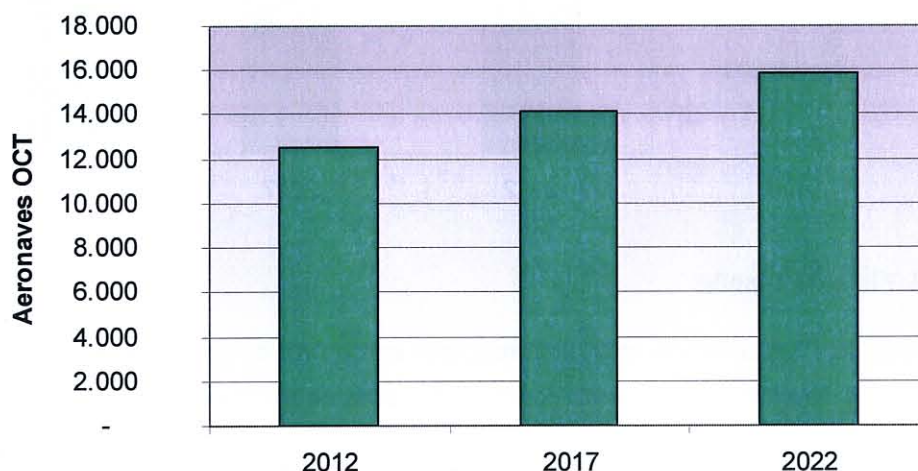
La prognosis de aeronaves de OCT para los años estudiados se presenta Tabla 3.8 y se representan en forma gráfica en el Gráfico 3.4.



**Tabla 3.8.- Otras clases de tráfico de aeronaves.**

Año	Aeronaves OCT
2012	12.500
2017	14.100
2022	15.800

**Gráfico 3.4.- Prognosis de otras clases de tráfico de aeronaves**



### 3.2.3. Aeronaves totales

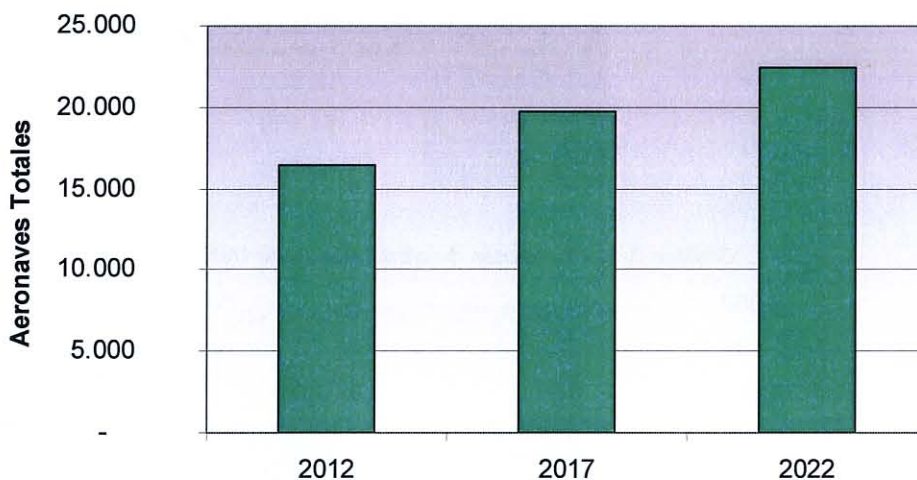
A continuación se resumen las aeronaves totales (comerciales y OCT) previstas a corto, medio y largo plazo. Se presentan los valores en la Tabla 3.9 y en el Gráfico 3.5.

**Tabla 3.9.- Aeronaves totales.**

Año	Comercial	OCT	Total
2012	3.900	12.500	16.400
2017	5.600	14.100	19.700
2022	6.500	15.800	22.300



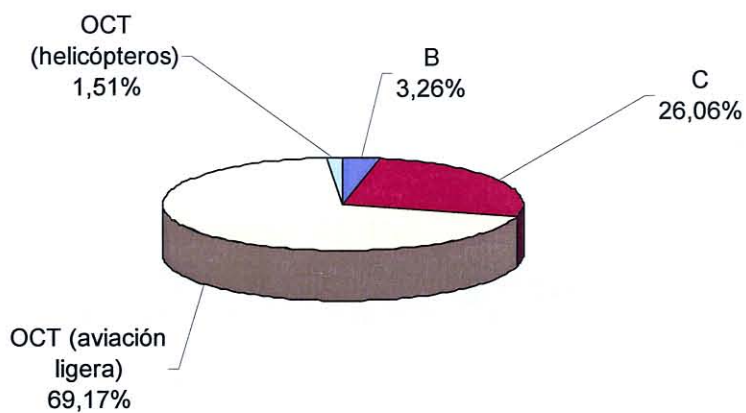
**Gráfico 3.5.- Prognosis de tráfico total de aeronaves**



**3.2.4. Flota de Diseño**

En el Gráfico 3.6 se representa la composición porcentual de la flota prevista en el último horizonte de estudio, distribuida de acuerdo con las categorías de aeronaves.

**Gráfico 3.6.- Flota de diseño en el último horizonte de estudio**



La mayoría de las aeronaves que se prevé operen en el Horizonte 3 corresponden a OCT y de entre las comerciales la gran parte son de la categoría C, tal y como se desprende de la Tabla 3.10.



Tabla 3.10.- Desglose de modelos previstos en el Horizonte 3

MODELO TIPO	% OPERACIONES ESPERADAS	TIPO AVE SEGÚN IATA	TIPO DE SOBRE NECESARIO
Bae 146-100	19,54%	C	VIII
CRJ200	1,63%	B	VIII
CRJ900	1,63%	B	VII
A320	3,26%	C	VI
B737/800	3,26%	C	VI
OCT (aviación ligeras)	69,17%	A/B	VIII
OCT (helicópteros)	1,51%	H	

### 3.3. Demanda Esperada de Pasajeros

En este apartado, se escoge, como se hizo con las aeronaves, el escenario medio como referencia a partir del que se obtienen los distintos parámetros de interés. Todos los resultados obtenidos son los que se emplearán para los cálculos que se realizan posteriormente en otros capítulos del presente documento.

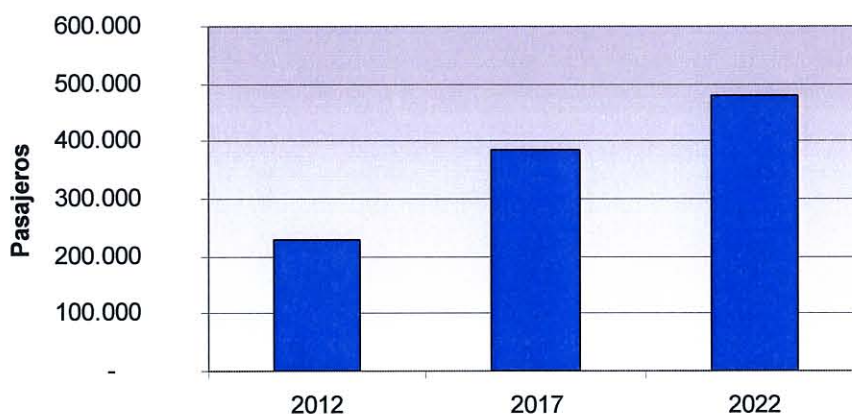
#### 3.3.1. Pasajeros Comerciales

Los valores obtenidos para los años estudiados en el escenario medio se exponen en la Tabla 3.11 y su representación en el Gráfico 3.7.

Tabla 3.11.- Tráfico de pasajeros comerciales.

Año	Nacional	UE Schengen	UE No Schengen	No UE Schengen	No UE No Schengen	TOTAL COMERCIAL
2012	212.400	7.600	0	0	7.600	227.600
2017	262.600	74.500	38.400	0	8.300	383.800
2022	315.900	107.500	46.600	0	10.000	480.000

Gráfico 3.7.- Prognosis del tráfico comercial de pasajeros



#### 3.3.2. Pasajeros de Otras Clases de Tráfico y Tránsitos

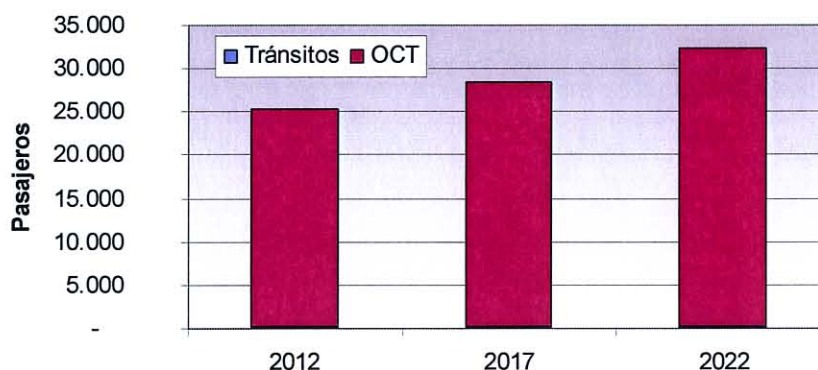
Los valores para los años estudiados en el escenario medio se exponen en la Tabla 3.12 y su representación en el Gráfico 3.8.



**Tabla 3.12.- Pasajeros de otras clases de tráfico y tránsitos.**

Año	Tránsitos	OCT
2012	200	25.000
2017	300	28.300
2022	300	31.500

**Gráfico 3.8.- Prognosis otras clases de tráfico (OCT) y tránsitos**



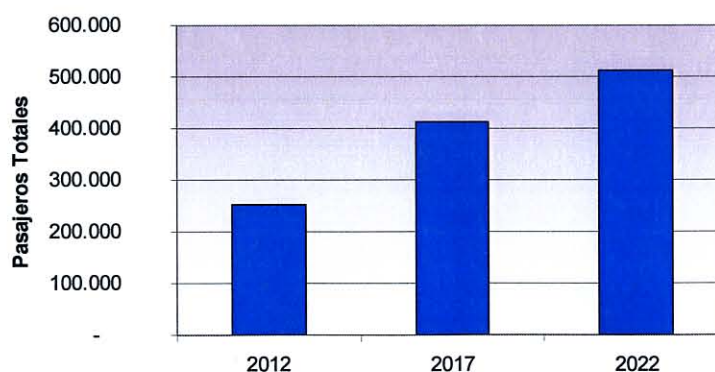
### 3.3.3. Pasajeros Totales

Los pasajeros totales estimados resultan de sumar los comerciales, OCT y tránsitos. Los valores obtenidos se resumen a continuación en la Tabla 3.13 y en el Gráfico 3.9.

**Tabla 3.13.- Prognosis del tráfico total de pasajeros.**

Año	Comercial	OCT	Tránsitos	Total
2012	227.600	25.000	200	252.800
2017	383.800	28.300	300	412.400
2022	480.000	31.500	300	511.800

**Gráfico 3.9.- Evolución de los pasajeros totales**





### 3.4. Demanda Esperada de Mercancías

En el caso del Aeropuerto de Córdoba, el tráfico actual de mercancías es inexistente y no se estima que este hecho vaya a cambiar; por ello no se establece tráfico alguno de mercancías en el Aeropuerto de Córdoba para los distintos años estudiados.





### 3.5. Definición del Horizonte de Estudio

En este apartado se definen tres horizontes de estudio: Horizonte 1, Horizonte 2 y Horizonte 3. Para cada uno de ellos se han tomado los valores de tráfico obtenidos de la demanda estimada, que se presentan en la Tabla 3.14.

En el Capítulo 4 se calcularán las necesidades ligadas a los volúmenes de tráfico que componen cada uno de estos horizontes, independientemente del momento en el que se alcancen. En capítulos posteriores se plantearán las soluciones adecuadas a dichas necesidades.

En el último horizonte de estudio (Horizonte 3) se esperan 480.000 pasajeros comerciales aproximadamente y alrededor de 6.500 aeronaves comerciales haciendo uso de las instalaciones aeroportuarias.

Tabla 3.14.- Tráfico aéreo total

	Pasajeros Comerciales	Pasajeros Totales	Aeronaves Comerciales	Aeronaves Totales	Mercancías Totales
<b>Horizonte 1</b>	230.000	255.000	3.900	16.400	0
<b>Horizonte 2</b>	385.000	415.000	5.600	19.700	0
<b>Horizonte 3</b>	480.000	515.000	6.500	22.300	0

#### 3.5.1. Valores de Diseño

A la hora de dimensionar las diferentes instalaciones del aeropuerto se necesitará conocer los valores de diseño del flujo de pasajeros y de aeronaves referidos a los períodos de una hora. Los valores de hora de diseño del tráfico de pasajeros y de aeronaves se han calculado partiendo de la prognosis de los valores anuales previstos.

La prognosis de los valores de diseño del tráfico de pasajeros para los distintos horizontes se presenta en la Tabla 3.15 y el Gráfico 3.10. La prognosis de los valores de diseño del tráfico de aeronaves para los tres horizontes se presenta en la Tabla 3.16 y el Gráfico 3.11.



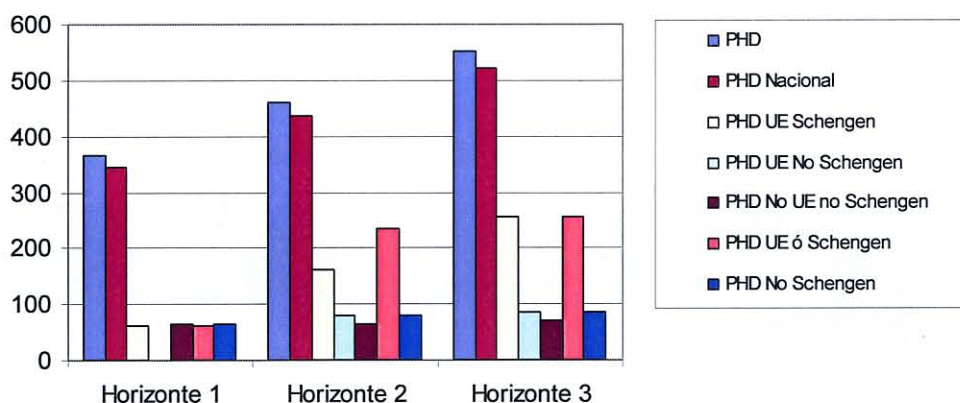
**Tabla 3.15.- Valores de diseño de tráfico aéreo de pasajeros**

	PHD	PHD Nacional	PHD UE Schengen	PHD UE No Schengen	PHD No UE no Schengen	PHD UE ó Schengen	PHD No Schengen
<b>Horizonte 1</b>	365	345	60	0	65	60	65
<b>Horizonte 2</b>	460	435	160	80	65	235	80
<b>Horizonte 3</b>	550	520	255	85	70	255	85

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

**Gráfico 3.10.- Previsión de los valores de diseño de tráfico aéreo de pasajeros**



**Tabla 3.16.- Valores de diseño de tráfico aéreo de aeronaves**

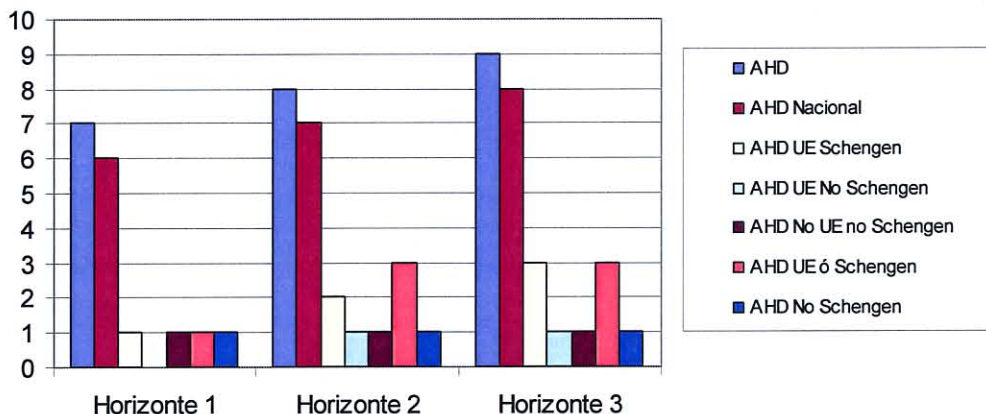
	AHD	AHD Nacional	AHD UE Schengen	AHD UE No Schengen	AHD No UE no Schengen	AHD UE ó Schengen	AHD No Schengen
<b>Horizonte 1</b>	7	6	1	0	1	1	1
<b>Horizonte 2</b>	8	7	2	1	1	3	1
<b>Horizonte 3</b>	9	8	3	1	1	3	1

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.



**Gráfico 3.11.- Previsión de los valores de diseño de tráfico aéreo de aeronaves**



**3.5.2. Demanda Esperada en Periodos Punta**

La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en horas punta para los horizontes estudiados se presenta en la Tabla 3.17, en la Tabla 3.18 y gráficamente en el Gráfico 3.12 y en el Gráfico 3.13.

**Tabla 3.17.- Tráfico de pasajeros en hora punta**

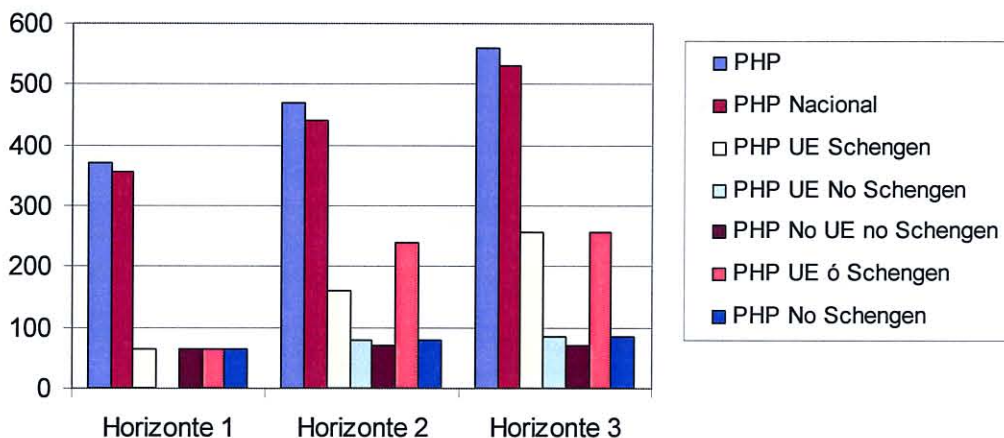
	PHP	PHP Nacional	PHP UE Schengen	PHP UE No Schengen	PHP No UE no Schengen	PHP UE ó Schengen	PHP No Schengen
<b>Horizonte 1</b>	370	355	65	0	65	65	65
<b>Horizonte 2</b>	470	440	160	80	70	240	80
<b>Horizonte 3</b>	560	530	255	85	70	255	85

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

Como se puede comprobar, la suma de las puntas de tráfico por segmentos no es igual a la suma total (PHP), puesto que se han calculado por separado los pasajeros hora punta nacionales e internacionales. Esto es debido a que en cada caso se precisarán de unas necesidades concretas en cuanto a superficie, equipamiento, etc.

**Gráfico 3.12.- Previsión del tráfico de pasajeros en hora punta**



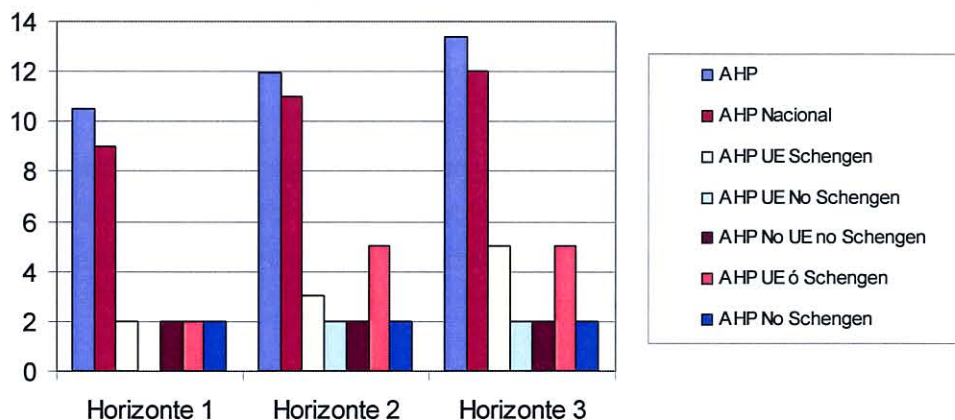
**Tabla 3.18.- Tráfico de aeronaves en hora punta**

	AHP	AHP Nacional	AHP UE Schengen	AHP UE No Schengen	AHP No UE no Schengen	AHP UE ó Schengen	AHP No Schengen
<b>Horizonte 1</b>	10	9	2	0	2	2	2
<b>Horizonte 2</b>	12	11	3	2	2	5	2
<b>Horizonte 3</b>	13	12	5	2	2	5	2

En la categoría UE o Schengen se engloban los tráficos UE Schengen, UE no Schengen y de existir, No UE Schengen, como una sola.

En la categoría No Schengen se engloban los tráficos UE no Schengen y No UE no Schengen como una sola.

**Gráfico 3.13.- Previsión de tráfico aeronaves en hora punta**

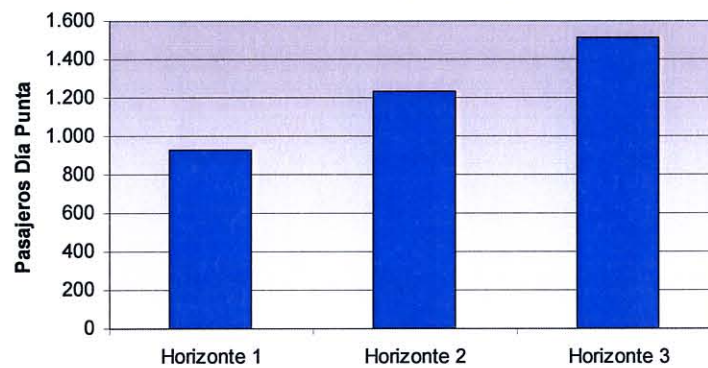


La prognosis del tráfico de pasajeros y aeronaves en el día punta para los tres horizontes se presenta en la Tabla 3.19 y la representación en forma gráfica en el Gráfico 3.14 y el Gráfico 3.15.

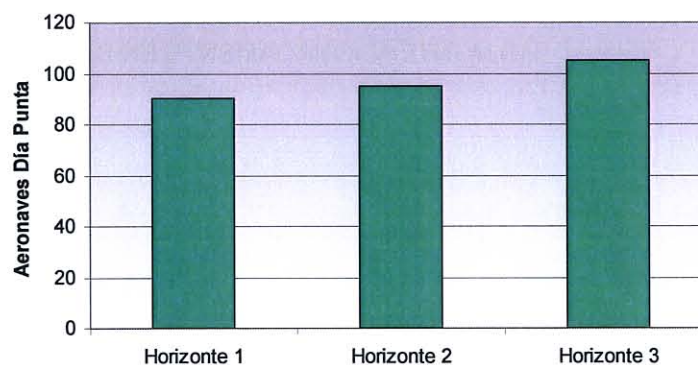
**Tabla 3.19.- Pasajeros y aeronaves día punta**

	PDP	ADP
<b>Horizonte 1</b>	930	90
<b>Horizonte 2</b>	1.230	95
<b>Horizonte 3</b>	1.510	105

**Gráfico 3.14.- Pasajeros día punta**



**Gráfico 3.15.- Aeronaves día punta**



A continuación en la Tabla 3.20 se muestra un resumen de los valores punta y de diseño de cada uno de los horizontes estudiados.

**Tabla 3.20.- Tráfico punta y de diseño**

	PHP	PHD	PDP	AHP	AHD	ADP
<b>Horizonte 1</b>	370	365	930	10	7	90
<b>Horizonte 2</b>	470	460	1.230	12	8	95
<b>Horizonte 3</b>	560	550	1.510	13	9	105



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO