



ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓ DE GENERAR UN POTENCIAL DE SERVICIO Y UN BENEFICIO SOCIO-ECONÓMICO EN EL CONTEXTO DE LA PROVINCIA DE CASTELLÓ

Realizado por:

Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local (UJI)

Autores:

Vicente Budí Orduña
F. Xavier Molina Morales
Luisa Alamá Sabater
Víctor del Corte Lora

Castelló, 28 de ABRIL de 2016

ÍNDICE

1.- OBJETIVO DEL INFORME	5
2.- CONTEXTO DEL ESTUDIO	7
3.- ANÁLISIS DEL ENTORNO	9
3.1. EMPLAZAMIENTO Y ÁREA DE INFLUENCIA.....	9
3.2 ENTORNO SOCIOECONÓMICO	13
4.- FUENTES DE INFORMACIÓN UTILIZADAS	17
5.- EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS	20
6.- RESULTADOS DE GASTO POR PASAJERO EN DESTINO	35
7.- CÁLCULO DE LA VARIACIÓN DE EXCEDENTES DE PRODUCTORES.....	39
8.- CONCLUSIONES.....	45
9.- REFERENCIAS	47
10.- ANEXOS.....	49

1.- OBJETIVO DEL INFORME

El presente trabajo se ha realizado a petición de la entidad AEROCAS, con el propósito de analizar y valorar la capacidad del Aeropuerto de Castelló de generar un beneficio socio-económico en la provincia de Castelló. Como infraestructura pública, el aeropuerto de Castelló es susceptible de generar una actividad de interés público y, por lo tanto, de aportar un beneficio social observable que justifique su carácter de entidad de interés general.

Con el fin de evidenciar la potencialidad del aeropuerto para el territorio, se pretende elaborar un estudio formal de la previsión de impacto socio-económico en diferentes escenarios que permita evidenciar, con resultados cuantificables, los beneficios que la infraestructura puede generar a la economía de su entorno en términos de ocupación, actividad empresarial,

actividad turística y en general, de desarrollo territorial

En definitiva, se trata de cuantificar el componente de interés general del aeropuerto, y de su potencialidad de servicio, como paso necesario para una correcta evaluación de la inversión pública realizada en esta infraestructura.

Para alcanzar este objetivo, el presente trabajo ha realizado su previsión de impacto, a partir de distintas fuentes de información y de diferentes escenarios, atendiendo a una gran diversidad de datos y a las previsiones previas. Los datos recogidos se muestran especialmente sensibles al grado de utilización de la infraestructura, y al contexto económico global que determina la repercusión sobre el resto de sectores de la economía.

El resultado esperado de este informe, aportará una primera proyección del valor del impacto económico del aeropuerto de Castelló para los próximos años. Con el fin de neutralizar la variabilidad de las previsiones previas, el resultado del presente trabajo se presenta como un abanico de alternativas y escenarios atendiendo a diferentes criterios técnicos y de prudencia, que garantizan la fiabilidad necesaria en este tipo de cálculos y previsiones. Este informe se ha estructurado de la forma siguiente: en

primer lugar, se ha explicado el contexto en el que se ha desarrollado, enumerando las circunstancias y condicionantes que lo rodean. En segundo lugar, se ha descrito el entorno físico y socioeconómico del aeropuerto. Posteriormente se ha explicado la metodología utilizada, para luego proceder a la elaboración de los cálculos dirigidos a la obtención del objetivo previsto. Finalmente se incluyen las conclusiones, las referencias y demás material consultado para la realización del trabajo.

2.- CONTEXTO DEL ESTUDIO

El objetivo del presente estudio es realizar una proyección del valor del impacto económico del aeropuerto de Castelló para los próximos años, fijando un período de referencia de 20 años, periodo 2015-2035 que pueda servir de base para determinar su valor y tasas de descuento en los ejercicios anuales.

Con el fin de contextualizar y establecer la naturaleza y fiabilidad de los datos obtenidos, los autores del estudio, consideran la conveniencia de señalar las siguientes precauciones o prevenciones sobre los mismos:

1.- En primer lugar, señalar que se trata de un estudio realizado a partir de fuentes de datos secundarias o de archivo. Las fuentes secundarias, son datos y estudios realizados previamente sobre el caso de estudio y que ya se encuentran disponibles en todo tipo de formatos como informes, páginas web,

libros, investigaciones previas, documentos, etc.

Por lo tanto, en este estudio no se ha trabajado sobre fuentes primarias como la observación, encuestas, entrevistas, etc. sobre las magnitudes que afectan a los resultados obtenidos. Esta observación tiene relevancia por lo que respecta a la veracidad y objetividad de las fuentes consultadas.

2.- Al trabajar sobre fuentes secundarias ya elaboradas con anterioridad, los autores del estudio asumen la veracidad y rigor de estos trabajos. Por lo que dada la naturaleza y contexto de las fuentes consultadas no es descartable la existencia de sesgos en la prospectiva e interpretación de los datos.

3.- Por otra parte el análisis inicial de los datos ofrecidos por estas fuentes secundarias confirman un alto grado de variabilidad que justifica una

interpretación particularmente condicional y prudente de los mismos.

4.- Por último el hecho de que estos informes se hayan realizado bajo un contexto macroeconómico favorable obligan a una prudencia adicional en su interpretación y aceptación, dada la evolución de los indicadores macro de los últimos años.

En conclusión, los autores del estudio quieren hacer constar que dado el uso de fuentes secundarias, su potencial sesgo, variabilidad observada y su temporalidad, han procedido bajo el principio de moderación optando en caso de duda o controversia por la opción menos favorable y aconsejando una interpretación prudente y condicionada de los resultados obtenidos.

3.- ANÁLISIS DEL ENTORNO

3.1. EMPLAZAMIENTO Y ÁREA DE INFLUENCIA

El aeropuerto de Castelló se encuentra situado en el interior de la provincia de Castelló. Pertenece al municipio de Vilanova d'Alcolea. El aeropuerto se emplaza a 40 km de capital de la provincia, además de otros núcleos turísticos como Benicàssim, Peníscola y

Morella, o industriales como Vila-real, Onda o Borriana.

La ubicación del aeropuerto de Castelló cuenta con las siguientes características:

- ✓ Buena accesibilidad terrestre a través de la autovía AP-7 y la línea ferroviaria de alta velocidad que recorre la costa mediterránea
- ✓ Conexión directa con el puerto de Sagunto y Valencia.
- ✓ Disponibilidad de suelo a precio competitivo.
- ✓ Además de la presencia de la Plataforma Logística Empresarial Platea, que cuenta con 260 hectáreas en pleno desarrollo, con conexión ferroviaria a las instalaciones aeroportuarias.
- ✓ Excelente climatología: 300 días de sol al año. Clima seco y soleado

El Aeropuerto de Castelló se encuentra situado a 105 kilómetros del aeropuerto de València y a 193 kilómetros del de Reus, existiendo por lo tanto una vinculación con dichas infraestructuras y que pueden considerarse hasta cierto punto competidoras directas. En este sentido su área de influencia puede

considerarse que se encuentra en un radio de aproximadamente 60 km (una hora de distancia por transporte convencional).

La siguiente tabla muestra la distancia del aeropuerto a los principales municipios del entorno.

Tabla 1. Tiempo de acceso a los principales municipios.	
Municipio	Tiempo (minutos transporte convencional)
Benicàssim	20
Benicarló	30
Borriana	25
Castelló	20
Les Fonts	20
Nules	25
Onda	25
Orpesa	15
Peníscola	30
La Vall	30
d'Uixò	
Vila-real	25
Vinaròs	35

Fuente: Plan director del Aeropuerto de Castelló, 1998.

En la tabla se encuentran tres de los municipios turísticos más importantes de la provincia de Castellón como son, Benicàssim, Oropesa y Peníscola,

situados todos ellos a una distancia, en tiempo de acceso, inferior a los 30 minutos.

En cuanto a las infraestructuras de transporte que representan el acceso al aeropuerto y su conexión con los principales destinos, cabe destacar la carretera CV-10, esta vía enlaza con la red de carreteras de la provincia de Castelló. Conecta en La Vilavella con la carretera nacional N-232 y con la autovía A-7. Actualmente tiene una sección de autovía desde su conexión con la autovía A-7 hasta el acceso al aeropuerto y su enlace con la carretera CV-13.

La autopista AP-7, es la infraestructura principal del corredor mediterráneo. En la provincia de Castelló tiene un recorrido de 120 kilómetros, y cuenta

con siete enlaces, situados en Benicarló, Torreblanca, Oropesa, Castelló Norte, Castelló Sur, Vila-real, Borriana y Nules. La carretera CV-13 es una vía rápida de 14 kilómetros de longitud creada para conectar de forma rápida el aeropuerto con la N-340, la AP-7 y la costa de Castelló. La carretera N-340, es la vía convencional del corredor mediterráneo y en la zona de estudio circula paralela a la autopista AP-7. Por último la vía CV-145 es un acceso convencional, tortuoso y con baja intensidad de circulación que enlaza con la carretera N-340 (Torreblanca) y con la carretera CV-10 (Vilanova d'Alcolea).

3.2 ENTORNO SOCIOECONÓMICO

3.2.1 Principales datos macroeconómicos

Según los datos elaborados por el Instituto Nacional de Estadística de 2014 la Comunitat Valenciana presenta un Producto Interior Bruto a precios de mercado de 97.429 millones de euros, el 9,35% en relación al total de España.

En la tabla 2 se muestran las grandes cifras macroeconómicas correspondientes al Producto Interior

Bruto (PIB), el Producto Interior Bruto per cápita (PIBpc), la población total y la tasa de desempleo de la Comunidad Valenciana, desglosadas en términos provinciales. Se ha detallado la última actualización de los datos según el INE.

	PIB	población	PIBpc (a)	Tasa de desempleo
Comunidad Valenciana	97.429.789 (a)	5.004.844	19,16	25,82
Alicante	32.132.115 (a)	1.868.438	17,20	26,03
Castelló	12.656.697 (a)	587.508	21,54	27,08
Valencia	52.640.977 (a)	2.548.898	20,65	25,38
España	1.041.160.000	46.771.341	22,03	25,82

Fuente: INE, (a) datos estimados (tasa crecimiento 1,612%)

3.2.2 - Sectores productivos

La economía de la provincia de Castelló tiene una fuerte concentración en sectores tradicionales como son el sector

azulejero, el sector agrícola y la construcción. Esta concentración ha supuesto que el impacto de la crisis en la provincia de Castelló haya sido superior

a la media española, en cuanto a crecimiento del desempleo y evolución del PIB. El sector construcción representó en 2006 el 10% de la producción provincial total, por lo que el desplome del sector supuso un aumento importante en la tasa de desempleo.

En 2014 la tasa de desempleo se sitúa en el 27,08%, ligeramente superior a la media nacional (25,82%).

En relación al sector de la cerámica, este ha pasado por una fase de fuerte crecimiento en las pasadas décadas, apoyado principalmente por el auge de las actividades en el sector construcción. La actividad en la industria cerámica se caracteriza, por una parte, por un producto de calidad, un alto desarrollo y conocimientos tecnológicos, una posición dominante a nivel nacional, y por otra, por debilidades tales como una baja penetración internacional en mercados de alto valor añadido, necesidad de optimizar las actividades de marketing, mejorar el posicionamiento en el mercado con el consumidor final y un mayor control de los canales de distribución, cabe

mencionar que la aplicación de innovación y desarrollo en el ámbito empresarial ha sido insuficiente. Actualmente el sector está sufriendo profundas transformaciones que están afectando especialmente a la región, que es altamente dependiente de estos ingresos.

En cuanto al sector servicios, la provincia de Castelló, debido fundamentalmente a su enclave geográfico, es uno de los principales destinos turísticos de España, siendo Peníscola, Oropesa y Benicàssim los municipios que más turistas nacionales y extranjeros atraen. En términos económicos y teniendo en cuenta las Cuentas Satélite del Turismo en España (INE), la Agencia Valenciana de Turismo ha elaborado un informe (Impactur, 2010) en el que destaca la relevancia que el turismo tiene en la Comunitat Valenciana. Según dicho informe, en el año 2010 esta rama de actividad representaba el 12,6% respecto al PIB, mientras que para el total de España este porcentaje era del 10,9%. La tabla 3 recoge los datos para 2014, siguiendo un criterio de prudencia, se ha

considerado que el sector turístico mantiene el mismo porcentaje respecto al PIB que en 2010¹.

Tabla 3. Aportación del turismo al PIB de la Comunitat Valenciana.	
	Comunitat Valenciana
PIB	97.429.789
PIB turístico	12.276.153
Porcentaje sobre el PIB	12,6 %

Fuente: INE, estimaciones sobre la cuenta satélite del turismo en España y la Agencia Valenciana de Turismo
*precios de mercado en millones de euros (2014)

El Instituto de Estudios Turísticos y el Instituto Nacional de Estadística elaboran, desde octubre de 2015, el registro de movimientos turísticos en frontera (FRONTUR) cuyo objetivo es el de proporcionar estimaciones mensuales y anuales del número de visitantes no residentes en España que llegan a España, así como las principales características de los viajes que realizan (medio de acceso, país de residencia, destino, motivo, alojamiento y duración de la estancia).

Según los datos de FRONTUR en 2014, entraron en España 65 millones de turistas, siendo la Comunitat Valenciana

el quinto destino turístico, con un 9,6% del total de turistas. En total la Comunitat Valenciana recibió 6.233.881 turistas extranjeros, siendo el Reino Unido, Francia, Alemania y los países nórdicos los principales países emisores. Respecto a las vías de entrada, un 87,7% de las entradas de turistas extranjeros a la Comunidad Valenciana tuvo lugar por vía aérea.

La provincia de Castelló recibió en 2014, según estas mismas fuentes 362.940 turistas extranjeros. En cuanto a los motivos de viaje de estos visitantes extranjeros, destaca con el 86,1% del total el motivo de ocio y turismo. En

¹Último dato publicado.

4.- FUENTES DE INFORMACIÓN UTILIZADAS

Para la elaboración del presente informe se han utilizado diversas fuentes de información de las cuales ofrecemos una breve descripción en este apartado:

Evaluación Económica de Proyectos de Transporte

El Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte (2010) forma parte del proyecto Evaluación Socioeconómica y Financiera de Proyectos de Transporte (PT2007-001-IAPP) con la subvención del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Ministerio de Fomento y Ministerio de Medioambiente y Medio Rural y Marino. El proyecto fue dirigido por Ginés de Rus, de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria. El objetivo del manual es plantear mecanismos para la realización de la evaluación de inversiones públicas en infraestructuras y servicios de transporte a través del análisis coste-beneficio.

Evaluación Socioeconómica de la Ampliación del Aeropuerto de Málaga

La Evaluación Socioeconómica de la Ampliación del Aeropuerto de Málaga (2010), al igual que en el caso anterior, forma parte del proyecto Evaluación Socioeconómica y Financiera de Proyectos de Transporte.

El objetivo del estudio en este caso fue evaluar la conveniencia respecto de la ampliación proyectada en el aeropuerto de Málaga.

De este informe cabe destacar el apartado en el que se plantean la identificación y valoración de los costes y beneficios realizada mediante el cálculo de las variaciones en los excedentes de los diferentes agentes como consecuencia de la infraestructura de transporte. A los efectos de nuestro trabajo, se han utilizado algunos de los valores calculados en este informe ya que, a los efectos de cálculo de los excedentes, las dos infraestructuras presentan similitudes para el usuario

potencial (en especial, distancias medias similares desde los principales puntos de destino turístico a la alternativa que representa el aeropuerto de Valencia).

Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects

El documento *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects: Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014-2020* (2015). Ha sido elaborado por el Directorio General para las Políticas Regionales y Urbanas perteneciente a la Comisión Europea. El documento promueve el uso del análisis del coste-beneficio para la inversión en infraestructuras cuya inversión supere los 50 millones de Euros y también establece una guía de buenas prácticas en la evaluación de proyectos en línea con la política de cohesión de la Comisión Europea para el periodo 2014-2020. Su principal objetivo es ilustrar los principios y normas comunes para la aplicación del enfoque de análisis coste-beneficio. Es importante indicar que las recomendaciones de esta guía se encuentran en línea con las medidas concretas previstas en el manual

anterior elaborado por el Ministerio de Fomento.

Encuesta de Gasto Turístico. EGATUR

Realizada por el Instituto Nacional de Estadística (INE) desde septiembre de 2015, anteriormente era llevada a cabo por el Instituto de Estudios Turísticos, dependiente del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

El objetivo de esta operación estadística consiste en determinar el gasto de los turistas y excursionistas, es decir, lo que gastan en sus viajes o excursiones, independientemente de donde se pague (en origen o en destino) y de quien lo pague. La encuesta ofrece información mensual del número de visitantes no residentes en España que llegan a nuestro país, distinguiendo las distintas vías de acceso (carretera, aeropuerto, puerto y ferrocarril), y los distintos tipos de viajeros, turistas y excursionistas, así como de las características principales de los viajes que realizan estos visitantes; entre otras el destino principal, motivo del viaje, tipo de alojamiento, país de residencia y forma de organización del viaje (con o sin

paquete turístico). Según las partidas de gasto total se desglosa en gasto en paquete turístico y gasto no incluido en paquete turístico que incluye el gasto en transporte internacional, alojamiento, manutención, actividades y otros gastos.

Movimientos Turísticos en Frontera. FRONTUR

Hasta 2015 era realizada por el Instituto de Estudios Turísticos. Al igual que sucede con EGATUR que desde 2015 la realiza el INE.

Proporciona datos de los visitantes no residentes en España y de las características de sus viajes. Entre las variables que estudia nos encontramos con datos sobre destino principal, país de residencia, vías de acceso, alojamientos, motivos de viaje, paquete turístico, pernoctaciones, tipo de transporte, tipo de viajero, vía de entrada.

En este trabajo se han seleccionado las siguientes variables: destino principal a nivel provincial, país de origen, vías de acceso (aeropuerto, carretera, puerto, tren) y motivos del viaje (trabajo/negocios, estudios,

ocio/vacaciones, personal, otros motivos). Por lo tanto se ha determinado el total de viajeros extranjeros por motivos de turismo que entraron en España, en la Comunitat Valenciana y en Castelló en 2014.

Cuenta Satélite del Turismo de España (CST)

Elaborada por el Instituto Nacional de Estadística. La CST representa un conjunto de cuentas y tablas, basados en los principios metodológicos de la contabilidad nacional, que presenta los distintos parámetros económicos del turismo de manera interrelacionada para una fecha de referencia dada. Proporcionan información sobre algún aspecto relevante del turismo, tanto desde la perspectiva de demanda como de oferta y ofrecen un análisis de interrelación oferta/demanda que permite obtener unas mediciones consistentes de la aportación del turismo a la economía a través de variables como el PIB, el empleo o la relevancia del sector en el equilibrio de la Balanza de Pagos.

5.- EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS

A la hora de evaluar el impacto económico del aeropuerto de Castelló este trabajo se ha centrado en los cálculos sobre pasajeros y, particularmente en aquellos que hagan uso del aeropuerto por motivos turísticos. Al igual que sucede en otros trabajos sobre este tipo de infraestructuras, la variable pasajero o usuario de la instalación es central en el análisis. En general, y teniendo en cuenta las peculiaridades de este estudio se han dejado de lado otros posibles componentes de servicio del aeropuerto, y en concreto todo lo referido a operaciones de tráfico y número de aviones, al entender que mantienen una relación proporcional con el número de viajeros.

En el caso concreto del aeropuerto de Castelló, el elemento determinante de su nivel de uso está relacionado con la potencialidad como destino turístico del conjunto de la provincia, aunque también se tendrán en cuenta otros usos

o motivos de viajes relativos a la actividad productiva, la evolución del tráfico aéreo frente a otras alternativas de transporte, las previsiones de crecimiento de la economía especialmente en los países de procedencia y en el lugar de destino, y otras variables que se corresponden con los motivos del viaje y que se relacionan con las ventajas de disponer de un aeropuerto en Castelló como son el coste y la cercanía al destino final. Conviene anotar que la mera existencia de un aeropuerto identificado con un territorio concreto supone un incremento de visitantes (viajeros), en la misma línea que una nueva ruta aérea implica el aumento en los viajeros y condiciona la elección del destino, en especial cuando ésta va asociada a una compañía de bajo coste (Saladié et al, 2014), pudiendo provocar incrementos significativos de tráfico aéreo en poco tiempo supeditados a una posición dominante

de estas líneas *Low Cost* (Gámir y Ramos, 2011).

En relación con los datos utilizados en este informe, la primera advertencia a tener en cuenta, como ya se ha indicado anteriormente, es que se trata de datos secundarios y que no se ha desarrollado ninguna metodología de estimación de usuarios del aeropuerto de Castelló. Los datos empleados proceden del análisis de los estudios previos realizados a lo largo del proceso de planificación, construcción y puesta en marcha de la instalación aeroportuaria.

Respecto de este conjunto de trabajos, una primera observación debería poner en evidencia la elevada disparidad de los resultados obtenidos; aparentemente producto de los diferentes supuestos aplicados en el cálculo y de unas condiciones económicas previas a la crisis que ha afectado a España y al conjunto del continente europeo. La evolución económica y posiblemente otros elementos relacionados con la gestión política del territorio, han supuesto el retraso e incluso la suspensión definitiva de muchas actuaciones destinadas a fomentar la

atracción de turistas en el territorio de influencia del aeropuerto de Castelló (fundamentalmente campos de golf). Adicionalmente, los sucesivos aplazamientos y demoras en la puesta en marcha efectiva del aeropuerto no han hecho más que acrecentar la dificultad para disponer de datos fiables sobre expectativas de pasajeros. Con todo ello, un primer paso en este trabajo ha sido la de identificar cuáles son los escenarios más viables que, desde una posición de máxima prudencia, justifiquen una previsión de pasajeros razonable que permita avanzar en los cálculos para determinar la cifra de negocio y el impacto del aeropuerto en la provincia de Castelló.

Se exponen a continuación una breve síntesis de los diferentes estudios previos que han sido analizados, según el orden cronológico en que fueron elaborados.

1. **Diputación de Castelló**, impulsora del proyecto. Informe elaborado en 1998 por la UTE I.V. Ingenieros consultores SA e Ingeniería de Castellón SL. Se

trata de la primera previsión de datos disponible y que, como punto a destacar, incluye datos de puesta en marcha del aeropuerto en 2005 y aporta datos de viajeros estimados para 2025 en una horquilla que va desde 750.000 hasta los 3.670.000. El valor esperado como más probable en esa fecha se estima en 2.220.000 viajeros y se calcula que será necesario triplicar la oferta hotelera de la provincia de Castelló con lo que ello supondría de potencialidad económica y social en el territorio. Este primer informe es el que presenta las expectativas más optimistas de entre todos los documentos analizados; resultado tanto de un contexto económico mucho más favorable y de una aparente voluntad de justificar la necesidad y conveniencia de un aeropuerto en Castelló, todo ello en un momento de euforia sobre las expectativas de crecimiento futuro.

2. **Mott McDonald**, consultora internacional especializada en tráfico aéreo. Informe elaborado en 2003 por encargo del Banco Santander Central Hispano, con motivo de la elaboración de un plan de financiación (en forma de crédito sindicado con otras entidades). Los cálculos de este informe toman como referencia la evolución prevista en el transporte aéreo así como la posible evolución como destino turístico de Castelló. En su estimación de tráfico distingue entre pasajeros domésticos (resto de España), internacionales en líneas aéreas *Low Cost*, y otros pasajeros internacionales de compañías no *Low Cost*. Este trabajo tiene en cuenta también referencias a número de aeronaves, encuestas a las principales aerolíneas y capacidad del aeropuerto en franjas y fechas de máxima operatividad de tráfico. Los datos medios para 2020 se

estiman en 1.611.500 viajeros, de los cuales el 90% corresponderían al tramo de viajeros internacionales.

3. **SH&E**, consultora internacional especializada en tráfico aéreo. Informe elaborado en 2003 para la empresa de gestión de aeropuertos FCC Consortium. La estimación de esta consultora tenía en cuenta la puesta en marcha de la infraestructura en 2006 y sitúa como dato sensible el número de plazas hoteleras. La estimación tiene en cuenta datos de crecimiento económico y vincula para distintos años el número de posibles pasajeros por motivos turísticos con la oferta hotelera de la provincia. Los cálculos muestran unas pautas de crecimiento importante, si bien algo más contenidas que en el primero de los estudios. Los cálculos, referidos a 2021 sitúan las previsiones sobre número de pasajeros entre un mínimo de

1.075.000, media de 1.445.000 y una previsión máxima de 1.800.000. El Plan Director del aeropuerto de Castelló adopta estas estimaciones (en su previsión media) como valores de referencia a tener en cuenta en un nuevo documento; elaborado en esta ocasión en 2006 y que vendría a sustituir al presentado en el momento de inicio del proyecto de construcción del aeropuerto.

4. **TBI/Abertis Airports**, prepara en 2007 un nuevo informe de estimación de pasajeros para el aeropuerto de Castelló. En este caso se tiene en consideración además de la oferta de plazas hoteleras, la puesta en marcha de proyectos vinculados a la práctica del golf. De nuevo los resultados son dispares entre las cuatro alternativas propuestas que, referidos a 2020 van desde los 615.182 viajeros de previsión mínima (opción sin golf), a los

2.243.058 que indican los cálculos más optimistas (con golf y resto de condiciones más favorables). Este informe distingue entre viajeros domésticos y viajeros internacionales, a los que vincula principalmente como motivo de viaje el de turismo y ocio.

5. **SNC-Lavalin Aéroports SAS**, empresa adjudicataria de la explotación del aeropuerto de Castelló. Se trata del último de los informes analizados y representa los últimos datos válidos previos a la puesta en marcha efectiva de la instalación en 2014. La previsión de SNC-Lavalin es por una parte la última realizada (2013) y, por otra, supone un cálculo realista puesto que sirven como referencia de la propuesta de la empresa que realiza la explotación del aeropuerto. El informe recoge datos de la evolución económica y del

impacto de la implantación del aeropuerto en la economía de Castelló. Además de poder estimar con mayor precisión la puesta en marcha efectiva del aeropuerto. La estimación de pasajeros para 2020 es 563.000, mientras que para 2016 contempla un volumen de viajeros de 120.000, cifra que se estima como muy realista a tenor de los datos disponibles de los primeros meses de operativa en 2015.

En relación con los cálculos de SNC-Lavalin, hay que observar que tienen una importancia mayor que en las de los informes anteriores. El plan de negocio de SNC-Lavalin sirve también como base de cálculo de la subvención que esta empresa recibe de la Generalitat Valenciana durante el periodo inicial de puesta en marcha. En las condiciones que regulan la concesión, se confirma que se hace necesaria una aportación económica, para garantizar la viabilidad financiera de la instalación hasta el momento en que se consolide un flujo de

viajeros y que se puede compensar los costes operativos de la infraestructura. Es decir, se trata de unas estimaciones que, en su momento, contaron con el beneplácito de la Generalitat Valenciana en tanto principal accionista de AEROCAS y entidad que soporta el coste de la subvención.

A partir de las previsiones realizadas en los informes anteriores analizados, se seleccionan tres posibles escenarios para el cálculo del número de pasajeros que permitirá realizar los ajustes de cálculo necesarios y estimar la cifra de negocio inducida por la actividad del aeropuerto y su impacto en términos de PIB provincial.

Se ha tomado la decisión de limitar la estimación de tráfico aéreo a un periodo de 20 años comprendido entre 2015 y 2035, al coincidir con el periodo completo de la actual concesión a la operadora SNC-Lavalin³. Es evidente que el periodo de vida de la instalación es muy superior, pudiéndose asumir a

los efectos de realizar este tipo de cálculos plazos muy superiores en la línea de otros trabajos similares consultados⁴. De esta forma, las estimaciones elegidas en este trabajo como datos de referencia para el periodo 2015-2035, atendiendo a un criterio de prudencia aconsejado por la evolución económica y la propia dinámica de la puesta en funcionamiento del aeropuerto, son:

- **Escenario 1. Previsión baja** en el número total de pasajeros. Se ha seleccionado la de menor número de viajeros en la suma total para el periodo analizado de todos los informes previos disponibles y se corresponde con la estimación menor de entre las cuatro realizadas por TBI/Abertis Airports.
- **Escenario 2. Previsión media** en el número total de pasajeros. Se corresponde con los cálculos de

³ La finalización del contrato con SNC-Lavalin Aéroports, S.A.S. se fija en la fecha de 11 de noviembre de 2034.

⁴ A modo de ejemplo, para el caso del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia la

estimación se hace a 36 años y en el caso de la Ampliación del Aeropuerto de Málaga el periodo de cálculo se amplía a 25 años.

empresa SNC-Lavalin. Hay que observar que esta estimación es la que otorga un menor número de pasajeros en los primeros años, consecuente con el hecho de que asume la puesta en marcha efectiva mucho más tarde. La suma de viajeros para el conjunto del periodo sitúa esta previsión en una posición intermedia.

- **Escenario 3. Previsión alta** en número total de pasajeros. Para este escenario se dispone de un número amplio de opciones, por lo que atendiendo a criterios de prudencia se ha optado por

utilizar la previsión que realiza el Plan Director del aeropuerto en 2006, que a su vez se corresponde con la estimación intermedia obtenida por la consultora especializada SH&E.

Los datos concretos para cada uno de los años se han calculado respetando las tasas de crecimiento de cada uno de los informes previos. El cálculo de los viajeros estimados que corresponden a cada año y para los tres escenarios de análisis se refleja en la Figura 1 (los datos se recogen en el anexo).

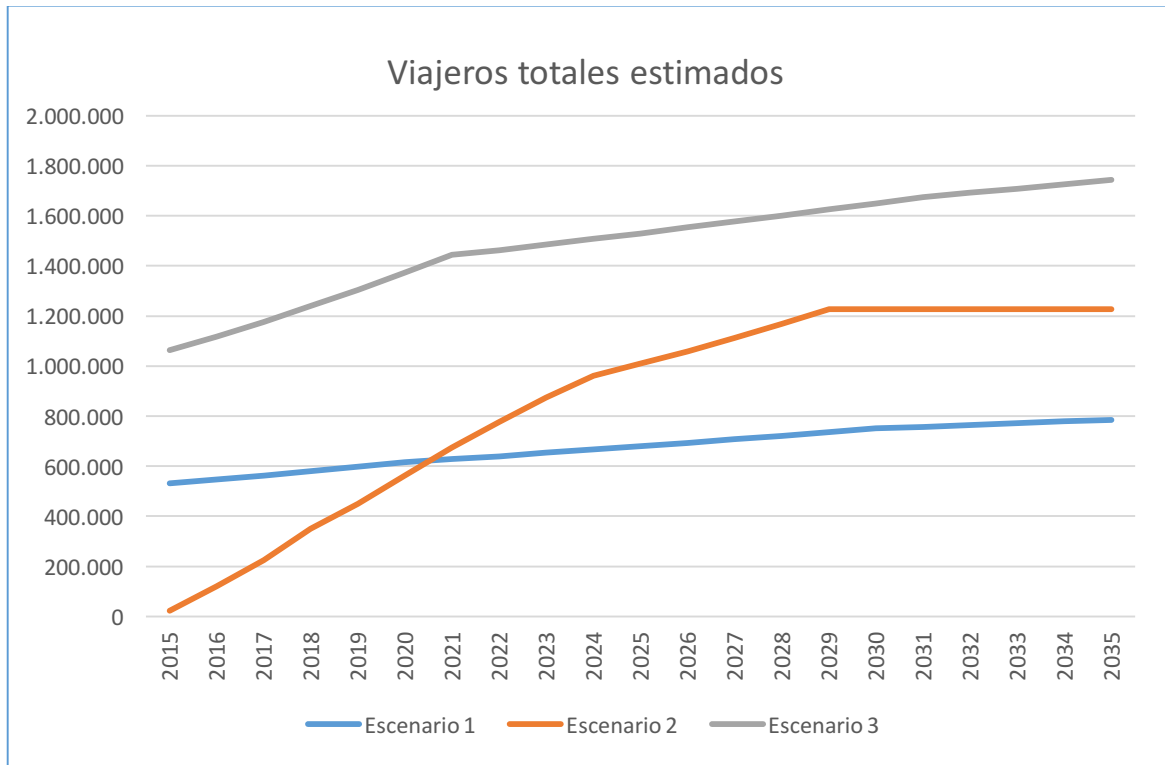


Figura 1: Proyección de viajeros totales estimados para cada escenario.

Fuente: Elaboración propia a partir de las estimaciones para cada escenario de análisis.

Una vez han sido seleccionadas las tres previsiones de referencia, se ha realizado una serie de ajustes de cálculo con el objetivo de obtener la cifra más rigurosa posible del impacto económico del aeropuerto sobre el territorio de la provincia de Castelló. Se trata de diferenciar entre distintos usuarios del aeropuerto y poder ajustar los efectos, en términos de generación de negocio y beneficio social, que tienen sobre el territorio, los distintos motivos de viajes.

Particularmente, este trabajo se ha centrado en los nuevos viajeros que por motivos turísticos visiten la provincia de Castelló en los 20 años analizados. El hecho de centrar los cálculos en los efectos sobre el sector turístico es consecuencia directa de asociar, en línea con todos los trabajos previos, que es éste el sector más directamente implicado con el uso del aeropuerto, y en definitiva la razón principal que en su día justificó la propia inversión en esta infraestructura. Como se ha dicho, la

mayor parte de los informes utilizados adoptan la premisa de un uso mayoritariamente turístico del aeropuerto de Castelló; sin que ello impida considerar otros efectos positivos sobre el conjunto de la población de la proximidad con un aeropuerto. Así pues, una primera clasificación de los pasajeros nos lleva a estimar la relación entre pasajeros domésticos (resto de España) y pasajeros internacionales. La razón de esta separación estriba en asumir, por simplicidad, que los pasajeros domésticos viajan por motivos distintos al turístico, mientras que, por el contrario, para los pasajeros internacionales será ésta la principal

motivación⁵. Para diferenciar entre estos dos distintos tipos de pasajeros se han utilizado los porcentajes relativos empleados en el trabajo de TBI/Abertis Airports y se han aplicado a los otros dos escenarios de análisis. El motivo fundamental para elegir este criterio es su prudencia, al tratarse de la opción que contempla un escenario menos optimista y con menos pasajeros internacionales, y por lo tanto con un menor resultado en términos de gasto turístico y cifra potencial de negocio.

El resultado de estos cálculos de diferenciación entre tipo de pasajero, en términos brutos y para el total del periodo se muestra en la tabla 5.

Tabla 5. Número total de pasajeros extranjeros brutos del aeropuerto de Castelló, acumulados en el período 2015-2035.

	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Suma total del periodo	11.714.768	14.868.927	25.893.185

⁵ Esta premisa coincide con la empleada en análisis similares (véase Deloitte, 2014).

El dato de flujo estimado de usuarios internacionales del aeropuerto de Castelló en el periodo 2015-2035 supone disponer de una primera aproximación de cuál puede ser el impacto económico sobre el sector turístico.

Una primera aproximación sobre el número de turistas nuevos en el periodo se muestra en el anexo; si bien se trata de cálculos sin ajustar a las hipótesis formuladas en este informe sobre el comportamiento de las cifras de nuevos turistas extranjeros, que contemplan la situación de partida en comparación con el conjunto de la Comunitat Valenciana, así como también se hace uso de los datos disponibles en los primeros meses de funcionamiento real del aeropuerto.

Los ajustes de cálculo se han realizado a partir del dato de pasajeros internacionales con el objeto de lograr una mayor precisión en las estimaciones. Por un lado se transforma el concepto pasajero en turista (dividiendo el total de usuarios por la mitad) y por otro se considerarán únicamente a los nuevos turistas, descontando a aquellos turista

extranjeros que teniendo como destino final la provincia de Castelló ya se desplazaban en avión en el pasado. Se adopta la hipótesis de que este tipo de turistas únicamente cambiará de aeropuerto; es decir, se trataría de pasajeros que anteriormente hacían uso de otros aeropuertos como el de Valencia, Reus, Barcelona o Madrid principalmente. El objetivo es calcular únicamente el impacto neto en términos de cifra de negocio provocada por los nuevos turistas extranjeros asociados a la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. A efectos del trabajo, y coincidente con encuestas preliminares, se ha supuesto que todos los usuarios del aeropuerto de Castelló realizan su actividad turística en el propia provincia de Castelló.

Para descontar del total de pasajeros internacionales a aquellos visitantes extranjeros turistas que en el momento actual ya utilizan como medio de transporte el avión, se han utilizados los

datos de FRONTUR⁶. En este sentido, se toma como dato de partida para realizar los ajustes el del número de turistas extranjeros que en 2014 visitaron Castelló y que utilizaron como medio de transporte el avión, y que se ascendía a 111.785 pasajeros que representaban el 30,8% del total. Sin embargo, la utilización de este dato supone una corrección muy severa sobre los posibles nuevos usuarios internacionales del aeropuerto teniendo en cuenta la limitación en cuanto a oferta de destinos actual y previsible, a corto y medio plazo, del aeropuerto de Castelló.

Una corrección alternativa, consecuente con los primeros datos disponibles sobre tráfico real del aeropuerto de Castelló, supondría tomar como referencia los turistas procedentes del Reino Unido⁷ que en 2014 visitaron la provincia de Castelló y que suponían un porcentaje del 7,7% del total de visitantes extranjeros y un total de 27.946. Esta opción no discrimina entre turistas

procedentes de zonas del Reino Unido distintas de los actuales destinos que conectan con el aeropuerto de Castelló, por lo que un descuento en número de turistas de esta cifra supondría también un descuento excesivo en los primeros años de puesta en marcha de la instalación.

Teniendo en cuenta estas dos alternativas se ha optado por una solución de prudencia, que dadas las características de este trabajo nos lleva a infravalorar el número de nuevos turistas, al menos en los primeros años de operatividad del aeropuerto. Así, para los escenarios 1 y 2 (previsiones baja y alta) se ha descontado en el primer año, y en concepto de “antiguos turistas” un número equivalente al de turistas del Reino Unido que ya en 2014 visitaron la provincia de Castelló; y para los siguientes años se ha incrementado la cifra (a razón de 1.000 por año) hasta alcanzar en 2024 una cifra equivalente a un tercio del total de turistas extranjeros

⁶ Datos obtenidos de FRONTUR: encuesta de movimientos turísticos en frontera, e Instituto de Turismo España.

⁷ Durante 2015 y primera mitad de 2016 los vuelos regulares del aeropuerto de Castellón tienen

como único país de destino el Reino Unido, en concreto los aeropuertos de Bristol y Londres Stansted, ambos situados en el sur de Inglaterra.

que en 2014 visitaron la provincia de Castellón (36.889 considerados como “antiguos turistas”) utilizando como medio de transporte el avión.

Para el escenario 2 (previsión media) se ha optado por una tasa de descuento diferente atendiendo a que el uso de esta misma tasa supondría un número de viajeros negativos en los primeros años; por lo que se ha aplicado como tasa de descuento por “antiguos turistas” el porcentaje del 7,7% para el primer año y se ha aplicado para los restantes años una tasa de crecimiento del 1% hasta alcanzar en 2028 un descuento equivalente a la cifra de referencia de

“antiguos turistas”, momento a partir del cual se ha igualado la tasa de descuento en los tres escenarios.

La figura 2 recoge la evolución a lo largo de los años del número estimado de turistas nuevos asociados a la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló para cada escenario.

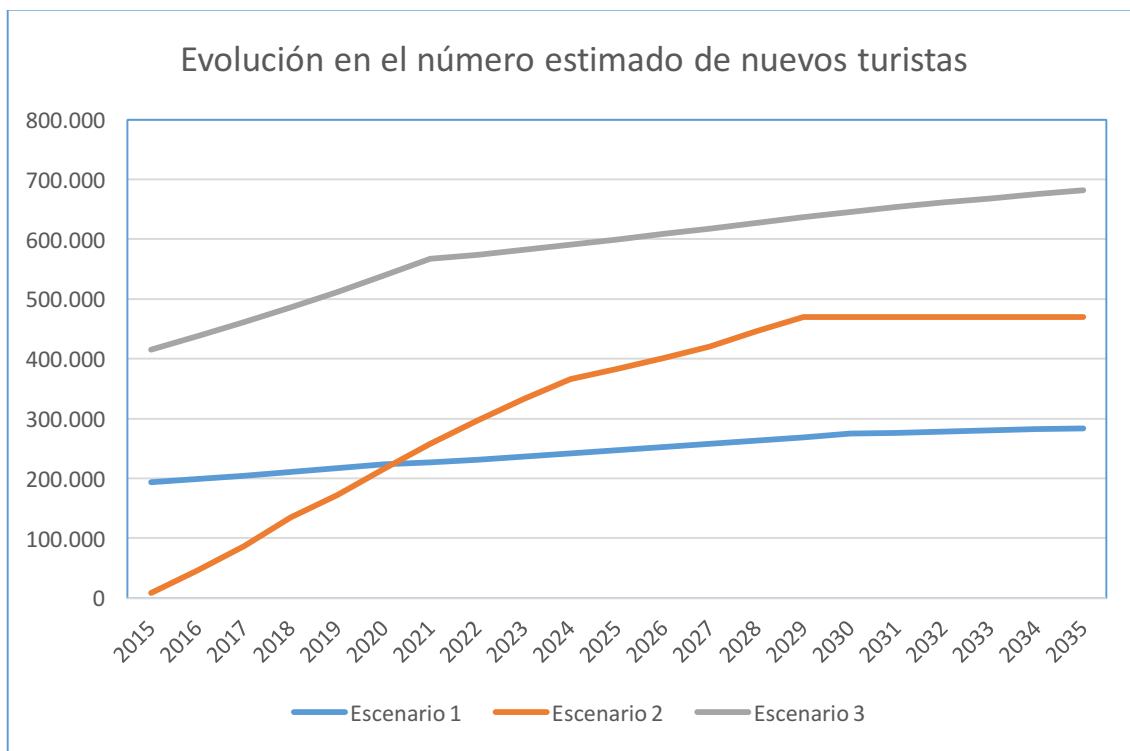


Figura 2: Evolución en el número estimado de nuevos turistas.

La cifra total acumulada según las estimaciones de nuevos turistas potenciales para los tres escenarios

predictivos seleccionados y con los diferentes ajustes de cálculo efectuados se recoge en la tabla 6.

Tabla 6. Número total estimado de nuevos turistas del aeropuerto de Castelló, acumulados en el período 2015-2035, con ajustes de cálculo.

	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Suma total del periodo	5.147.968	6.854.987	12.237.177

En definitiva, esta serie de cálculos y correcciones nos permite aislar finalmente a aquellos viajeros

internacionales por motivo de ocio y turismo que podemos considerar como nuevos, y que se corresponderían con el

efecto atracción que sobre el destino turístico puede ejercer la puesta en marcha de un nuevo aeropuerto. El número total de turistas en la provincia de Castelló se completaría con aquellos turistas extranjeros que utilicen otros medios de transporte o, en caso de utilizar el avión lo hagan desde otro aeropuerto distinto del de Castelló, y por supuesto con los turistas nacionales.

A los efectos de este trabajo, y como se ha indicado anteriormente, el cálculo del impacto económico y sobre la capacidad para generar negocio del aeropuerto de Castelló, se centra exclusivamente en las repercusiones sobre el sector turístico. Así los cálculos de gasto realizado se referirán únicamente al relacionado con

estos nuevos visitantes extranjeros por motivos turísticos.

En relación con el conjunto de cálculos de impacto se contemplan igualmente los considerados como directos (vinculados con la infraestructura) y los indirectos⁸ (inducidos y catalíticos, relacionados con la actividad turística). Así, los datos de usuarios totales se tendrán en cuenta a la hora de valorar los excedentes⁹ de productor y consumidor; mientras que los datos de pasajeros internacionales se utilizarán para los cálculos relativos al impacto en el sector turístico¹⁰.

⁸ Habitualmente se distingue entre dos tipos de efectos indirectos, por un lado aquellos que se manifiestan en actividades preexistentes en otros sectores y que suponen un aumento de la actividad motivada por la realización de la infraestructura. Adicionalmente, los efectos catalíticos se refieren a la aparición de nuevas actividades como consecuencia de una mayor demanda potencial vinculada a la llegada de un mayor número de turistas.

⁹ El concepto de excedente, tanto del productor como del consumidor supone aquellas ganancias

derivadas de la existencia del aeropuerto que no tienen un reflejo claro en una actividad económica. Así, el excedente del productor representa la ganancia susceptible de ser apropiada por el prestador del servicio, relacionada con la existencia de rentas de posición; mientras que el excedente del consumidor se relacionará principalmente con los ahorros en tiempo de viaje que implica disponer de un aeropuerto más próximo a su lugar de destino.

¹⁰ Deloitte, 2014.

6.- RESULTADOS DE GASTO POR PASAJERO EN DESTINO

Una vez determinado el número de pasajeros a computar en cada uno de los tres escenarios considerados se hace necesario asignar valores económicos que ayuden a determinar el impacto, en cuanto cifra de negocio, resultado de la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Un primer paso consiste en asignar un valor económico a cada viajero de la categoría de nuevo turista, de acuerdo con la premisa de computar esta tipología de pasajero como variable relevante a efectos de cómputo del impacto económico.

Para ello se utilizan los datos publicados en la encuesta del INE sobre gasto turístico EGATUR correspondiente al año 2014¹¹. Esta encuesta ofrece datos de gasto medio por viaje atendiendo a distintas clasificaciones que tienen que ver con la procedencia del turista, el destino y el medio de transporte empleado. A los efectos de

interpretación de los datos, conviene observar que el dato de gasto en destino, se calcula excluyendo para aquellos viajeros sin paquete turístico el gasto en transporte, y que este tipo de viajero constituye en la Comunitat Valenciana el 87,5% del total; es decir, supone una muy buena aproximación al gasto real en el lugar elegido como destino vacacional.

Una segunda observación necesaria para valorar los datos de gasto se refiere a la distinción entre lo que gasta un turista y lo que se ingresa en el territorio donde éste efectúa el gasto, que en el caso que nos ocupa se refiere a la provincia de Castelló. Es decir, entre los productos y servicios que consume un turista el impacto en el territorio de ese gasto dependerá del grado en que el bien o servicio haya sido provisto por agentes (empresas y trabajadores) vinculados al territorio. A efectos de este

¹¹ El año 2014 es el último año disponible con datos definitivos en el momento de elaboración de este informe.

trabajo, por simplicidad y conforme a la hipótesis más habitual, se considera que todo el gasto tiene componente territorial. Se trata estrictamente del gasto que se realiza en el territorio y está condicionado tanto por la duración de la estancia como por la disponibilidad al gasto del turista (dato que varía significativamente según la nacionalidad de procedencia).

Sobre el importe del gasto de viaje realizado por este tipo de viajeros internacionales se ha tenido en cuenta la evolución observada en el últimos diez años en los que se vino observando una caída del gasto medio en términos reales; si bien, y fijándonos únicamente en los últimos dos años esta tendencia se ha revertido, en línea con la mejora experimentada en la economía de los países de procedencia. De igual manera, la tendencia a la depreciación del euro en los últimos dos años tiene también consecuencias positivas para el gasto turístico medio expresado en euros (en especial referido a turistas británicos)

Para el cálculo del gasto de viaje se han tenido en cuenta tres diferentes

alternativas, todas ellas referidas a turista extranjero. Así, y como cifra de gasto menor, se ha utilizado la del gasto medio en la Comunitat Valenciana en 2014 que ascendió a 864,3€. Como cifra de gasto intermedio se utilizó el gasto medio en 2014 en la provincia de Castelló, cifra que ascendió a 920,7€. Y, como cifra de gasto medio superior se ha utilizado el gasto de los viajeros cuyo medio de transporte fue el avión, y que asciende a 1.100€ de gasto medio por viaje.

En cuanto a las pautas de evolución del gasto, y teniendo en cuenta la amplitud del periodo que recoge el estudio, se ha optado por una solución acorde con la teoría económica. Desde una concepción teórica, está suficientemente contrastado que el gasto en actividades de ocio muestra un comportamiento positivo con la evolución económica, con un valor de elasticidad renta superior a la unidad, lo que indica un mayor crecimiento de este tipo de gasto que respecto de la renta disponible o del PIB. Atendiendo a esta realidad, para los ajustes de evolución del gasto y PIB durante los veinte años que comprende

el estudio se ha supuesto un crecimiento del PIB del 0,5% anual y del 1% para el gasto medio por viaje. En cuanto a la actualización por motivos inflacionistas de los niveles de gasto medio, y por otro lado la conveniencia de corrección de los cálculos a valores actuales, no se hace necesario aplicar tasa alguna, ya que en términos matemáticos el cálculo de una y otra tasa de actualización se

compensa. Así, los datos a utilizar tomarán como punto de partida los valores de 2014 obtenidos de la encuesta del INE-EGATUR. Los resultados acumulados para el periodo 2015-2035 se muestran en la tabla 7.

Tabla 7. Estimación de la cifra de negocio inducida por motivos turísticos según importe del gasto de viaje (turistas nuevos ajustados).

Cifra de negocio por motivo nuevos turistas, acumulada 2015-2035 (en euros)	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Gasto de viaje mínimo	4.958.506.759	6.729.787.849	11.795.133.429
Gasto de viaje medio	5.282.074.711	7.168.940.961	12.564.826.274
Gasto de viaje superior	6.310.722.474	8.565.042.964	15.011.739.873

7.- CÁLCULO DE LA VARIACIÓN DE EXCEDENTES DE PRODUCTOR Y CONSUMIDOR

Un último análisis de impacto positivo derivado del aeropuerto de Castelló consiste en incorporar las variaciones de excedentes del productor y del consumidor derivados directamente de la utilización de la infraestructura aeroportuaria. Para este cálculo se han considerado la totalidad de posibles pasajeros usuarios de la instalación, con independencia de su procedencia y de los motivos de viajes.

Para la determinación del valor de estos efectos, y al no disponer de fuentes primarias de datos, este informe se ha basado en los cálculos realizados en otros informes similares y que abordan el cálculo de excedentes. En concreto en los efectuados con motivo de la ampliación del aeropuerto de Málaga¹², que presentan unos valores en cuanto a ahorros en tiempo de viaje similares a los que se manifiestan en el caso del

aeropuerto de Castelló. Bien es cierto, que para este trabajo, se han tenido en cuenta únicamente la variación en el excedente de productor de servicios aeroportuarios y la variación en el excedente del consumidor para el tráfico inducido, al entender que no es adecuado incluir el excedente del productor en este caso al considerar que las perspectivas actuales y de corto plazo para el aeropuerto de Castelló contemplan como claramente mayoritarias a las compañías aéreas de bajo coste; y en relación con el excedente del consumidor no se incluye al no disponer de datos suficientes para su cálculo. Así pues, los datos utilizados y acordes con el trabajo de referencia son de 3,90€ para el excedente del productor y de 13,18€ para el excedente del consumidor, ahorro vinculado básicamente con la menor distancia al

¹² *Evaluación socioeconómica de la ampliación del Aeropuerto de Málaga* (Ministerio de Fomento y

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marítimo de España, 2010).

aeropuerto de Castelló frente a aeropuertos alternativos. La suma de estas dos cantidades (17,08€) se utiliza para el cálculo en términos de excedentes y se ha añadido a los cálculos de gasto por turista extranjero nuevo, obteniendo de esta forma el resultado

neto de volumen de negocio derivado del aeropuerto¹³. El resultado final, que incluye tanto la cifra de volumen de negocio derivado del aeropuerto, como los excedentes de productor y consumidor generados por la infraestructura, se muestra en la tabla 8.

Tabla 8. Estimación de la cifra de negocio inducida por nuevos turistas según importe del gasto de viaje y suma de excedentes de productor y consumidor para todos los usuarios del aeropuerto.

Cifra de negocio por nuevos turistas, y suma de excedentes de productor y consumidor, acumulada 2015-2035 (en euros)	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Gasto de viaje mínimo	5.200.406.119	7.036.305.529	12.328.894.880
Gasto de viaje medio	5.523.974.071	7.475.458.641	13.098.587.724
Gasto de viaje superior	6.552.621.834	8.871.560.644	15.545.501.323

Periodo 2015-2035. Datos en Euros.

¹³ En el anexo IV se recoge la evolución de los excedentes durante el periodo 2015-2035 y en el

anexo V el resultado en bruto, con la cifra de nuevos turistas sin ajustar.

Como resulta evidente, las cifras obtenidas representan un valor importante en cuanto a la capacidad de generar negocio y niveles de bienestar vinculados a aparición de excedentes de productor y consumidor. Ahora bien, una correcta valoración del impacto del

aeropuerto exige su comparación en términos de PIB y de PIB turístico.

La tabla 9 muestra el resultado medio de impacto en porcentaje del PIB, de acuerdo con el conjunto de hipótesis planteadas sobre crecimiento del PIB y el gasto medio.

Tabla 9. Estimación del porcentaje medio del efecto sobre el PIB provincial del aeropuerto de Castelló en el periodo 2015-2035.

Media sobre PIB provincial, periodo 2015-2035.	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Gasto de viaje mínimo	1,94%	2,59%	4,59%
Gasto de viaje medio	2,06%	2,76%	4,87%
Gasto de viaje superior	2,44%	3,27%	5,78%

El cálculo de los efectos sobre el PIB se puede detallar también en relación con el PIB turístico de la provincia de Castelló. El resultado sobre el sector turismo es mucho más abultado, resultado acorde con la estimación de

incremento en el número de turistas. Obsérvese que tomando como referencia el escenario 2, el número de turistas extranjeros en 2025 será el doble de los actuales, lo que evidentemente supondrá un gran impacto en el sector.

Tabla 10. Porcentaje medio del efecto sobre el PIB turístico provincial del aeropuerto de Castelló en el periodo 2015-2035.

Media sobre el PIB turístico provincial, periodo 2015-2035.	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Gasto de viaje mínimo	15,36%	20,59%	36,40%
Gasto de viaje medio	16,32%	21,87%	38,68%
Gasto de viaje superior	19,35%	25,96%	45,90%

Finalmente, es posible aventurar una estimación relativa al efecto sobre el empleo del aeropuerto.

Para ello se hace uso de las estimaciones efectuadas por *Airport Consulting International* sobre una muestra amplia de aeropuertos¹⁴ e incluye el empleo

directo (en el propio aeropuerto) e indirecto.

La estimación bruta contempla un total de 4.000 empleos por millos de pasajeros. Así pues, y referido al aeropuerto de Castelló el empleo que podría crearse de media en el periodo en

¹⁴ La muestra de ACI Europa incluye 142 aeropuertos para el cálculo del empleo directo y 23 para la determinación del empleo indirecto.

función del número de pasajeros previsto en cada escenario se recoge en la tabla 11.

Tabla 11. Estimación en número de empleos directos e indirectos por la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Media del período 2015-2035.

	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Empleo medio	1.415	1.795	3.125

8.- CONCLUSIONES

La primera conclusión que debe hacerse constar en este informe es volver a poner el énfasis en la gran disparidad de resultados obtenidos, consecuencia directa, principalmente, de la amplitud existente en las previsiones efectuadas por los estudios previos. El tratamiento de los datos ha obligado a formular hipótesis razonables para obtener una muestra de pasajeros considerados nuevos turistas sobre los que aplicar los diferentes cálculos de gasto medio de viaje.

Sobre el gasto de viaje, se han utilizado tres posibilidades teniendo en cuenta que, para esta tipología de pasajero, la provincia de Castelló supone de facto un nuevo destino turístico, complicando de esta forma la posibilidad de determinar el perfil de gasto del turista. La opción elegida pasa por observar tres posibles

alternativas de gasto. En cuanto a los resultados, resulta evidente el destacado impacto del aeropuerto sobre el sector turístico que puede atribuirse a la construcción de esta infraestructura y que se manifiesta por el elevado aumento en el número de visitantes turistas extranjeros, con lo que ello supone en cuanto cifra de negocio e incluso en generación de empleo.

Como valor de resumen de este informe, y atendiendo a la diversidad de escenarios que han sido tenidos en cuenta, es razonable afirmar que el aeropuerto de Castelló, aún incluso en los escenarios más prudentes tendrá un impacto medio en porcentaje de PIB como mínimo del 2% del valor de la producción de la provincia de Castelló en el conjunto del periodo 2015-2035.

9.- REFERENCIAS

SALADIÉ, O., et al, 2014: La influencia de las rutas de vuelos de bajo coste en la elección del destino turístico, Cuadernos de Turismo, 34, pp. 287-312.

GÁMIR, A. y RAMOS, D., 2011: Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro, *Ería*, 84-85, pp. 77-102.

SORIANO, V., 2013: Análisis sintético de los aeropuertos de la España peninsular: rentabilidad socioeconómica y rentabilidad territorial. *Ar@cne*, 175.

Airport Consulting International (ACI-Europe), "Creating Employment and Prosperity in Europe"

Deloitte y Cámara de Comercio de Murcia, 2014: Análisis de los beneficios económicos para la Región de Murcia asociados a la apertura del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM)

Impactur 2010. Estudio del impacto económico del turismo sobre la economía y el empleo de la Comunitat Valenciana, Exceltur y Agencia Valenciana de turismo

10.- ANEXOS

Anexo I: Estimación en el número total de pasajeros del aeropuerto de Castellón, para el período 2015-2035.

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2015	530.924	23.000	1.062.208
2016	546.763	120.000	1.118.113
2017	563.075	225.000	1.176.962
2018	579.874	350.000	1.238.907
2019	597.174	450.000	1.304.113
2020	614.990	563.000	1.372.750
2021	627.694	675.000	1.445.000
2022	640.249	776.000	1.461.978
2023	653.059	873.000	1.484.242
2024	666.128	961.000	1.506.844
2025	679.462	1.009.000	1.529.791
2026	693.066	1.059.000	1.553.088
2027	706.946	1.112.000	1.576.739
2028	721.108	1.168.000	1.600.750
2029	735.557	1.226.000	1.625.127
2030	750.299	1.226.000	1.649.875
2031	757.157	1.226.000	1.675.000
2032	764.114	1.226.000	1.691.750
2033	771.170	1.226.000	1.708.668
2034	778.328	1.226.000	1.725.754
2035	785.589	1.226.000	1.743.012
SUMA	14.162.726	17.946.000	31.250.670

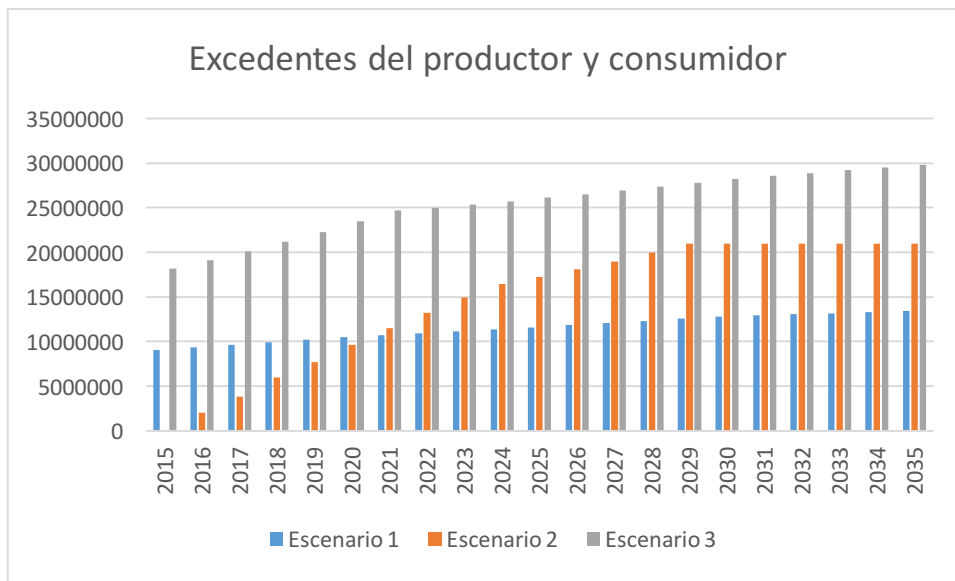
Anexo II. Evolución en el número de pasajeros extranjeros brutos del aeropuerto de Castelló, para el período 2015-2035.

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2015	442.600	19.174	885.500
2016	455.878	100.053	932.256
2017	469.554	187.630	981.480
2018	483.641	291.916	1.033.304
2019	498.150	375.381	1.087.863
2020	513.095	469.718	1.145.304
2021	522.844	562.247	1.203.626
2022	532.778	645.741	1.216.571
2023	542.900	725.741	1.233.878
2024	553.215	798.105	1.251.425
2025	563.727	837.133	1.269.216
2026	574.437	877.736	1.287.253
2027	585.352	920.736	1.305.540
2028	596.473	966.126	1.324.080
2029	607.806	1.013.070	1.342.877
2030	619.355	1.013.070	1.361.935
2031	623.071	1.013.070	1.378.371
2032	626.809	1.013.070	1.392.155
2033	630.570	1.013.070	1.406.076
2034	634.353	1.013.070	1.420.137
2035	638.160	1.013.070	1.434.338
SUMA	11.714.768	14.868.927	25.893.185

Anexo III. Pasajeros turistas nuevos (datos brutos).

Estimación de nuevos turistas, total periodo	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2015-2035	9.480.074	10.779.972	23.519.269

Anexo IV. Estimación de los excedentes de productor y consumidor.

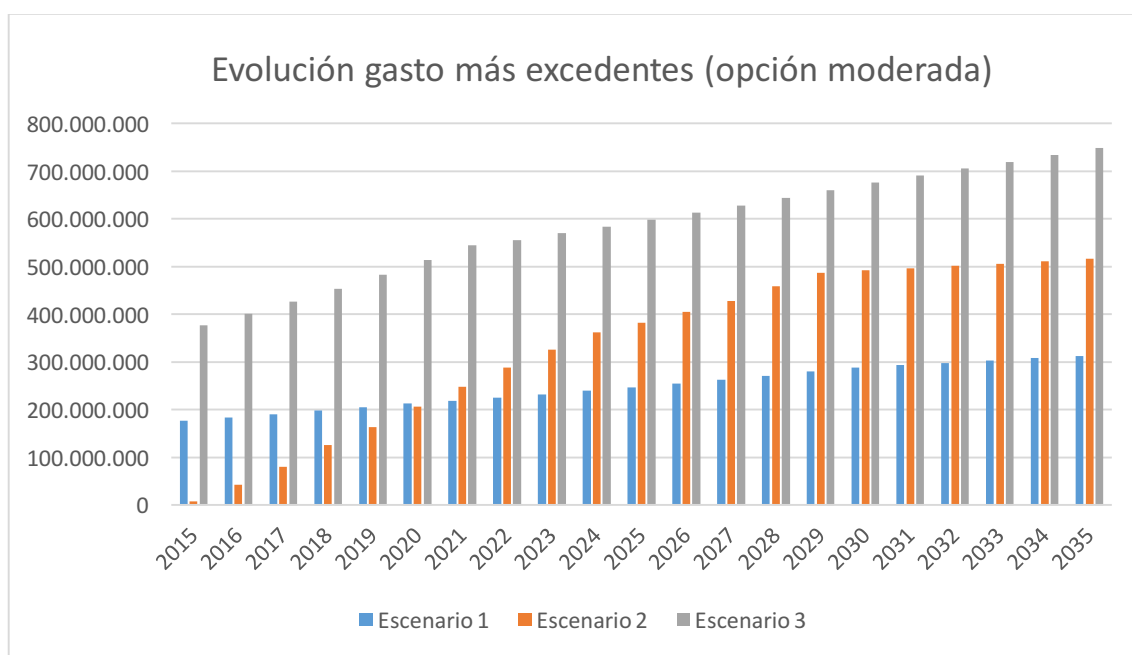


Anexo V. Cifra de negocio turistas nuevos (datos brutos) y suma de excedentes acumulada

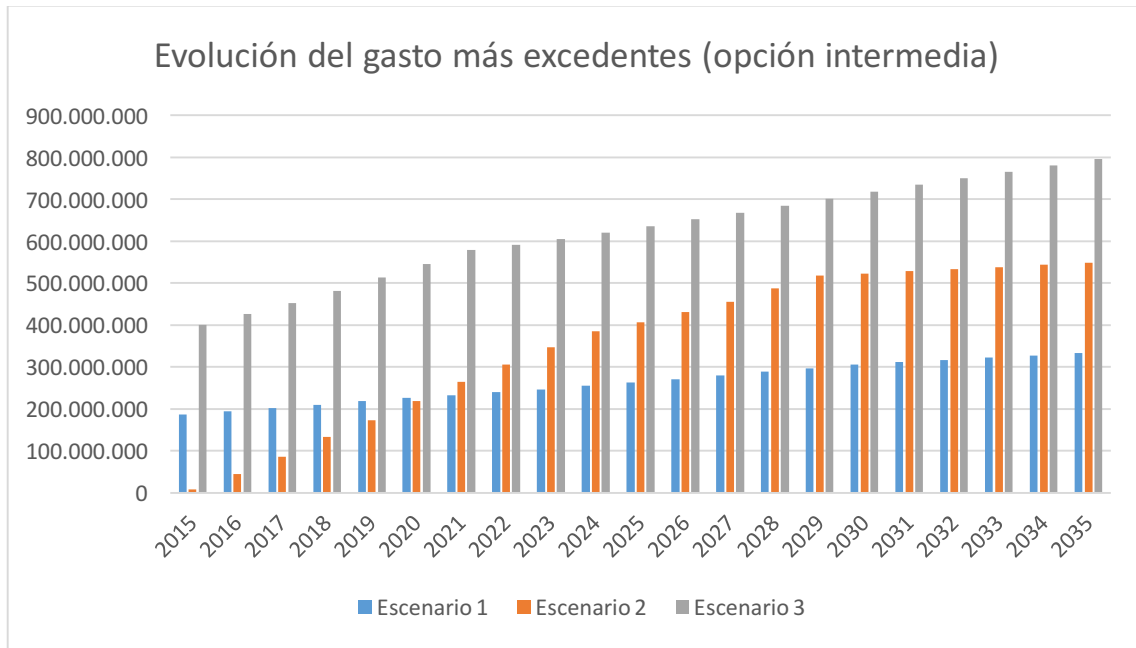
Cifra de negocio por motivo nuevos turistas, y suma de excedentes de productor y consumidor, acumulada 2015-2035 (en euros)	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Gasto de viaje mínimo	8.355.547.622	9.501.251.787	20.729.413.311
Gasto de viaje medio	8.890.223.796	10.109.242.212	22.055.900.083
Gasto de viaje superior	10.590.001.064	12.042.091.206	26.272.905.015

*período 2015-2035 en euros

Anexo VI. Estimación de la evolución del gasto turístico y excedentes vinculados a la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Opción de gasto moderado.



Anexo VII. Estimación de la evolución del gasto turístico y excedentes vinculados a la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Opción de gasto intermedio.



Anexo VIII. Estimación de la evolución del gasto turístico y excedentes vinculados a la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Opción de gasto superior.

