

El Aeropuerto de Valencia

Análisis de la saturación operativa y necesidad de ampliación

Septiembre de 2025



ÍNDICE

	Página
1. Resumen ejecutivo	4
2. La infradotación del aeropuerto de Valencia frena el crecimiento económico de la Comunidad Valenciana	6
3. Comparativa con otros aeropuertos y nivel de saturación	9
4. Mejora en la intermodalidad para el transporte de la Comunidad Valenciana	16
5. Plan de inversiones del aeropuerto de Valencia	20
6. Riesgos empresariales de la saturación del aeropuerto de Valencia	23
7. Bibliografía	26

EL AEROPUERTO DE VALENCIA: ANÁLISIS DE LA SATURACIÓN OPERATIVA Y NECESIDAD DE AMPLIACION

1. Resumen ejecutivo

La capacidad operativa del aeropuerto de Valencia ha alcanzado su límite, lo que supone un freno al desarrollo económico tanto de la provincia como de la Comunidad Valenciana en su conjunto.

En 2024, el volumen de pasajeros superó la capacidad nominal de la infraestructura, lo que afecta a su eficiencia operativa. Este escenario no solo repercute en la gestión aeroportuaria, sino que también **implica importantes costes de oportunidad, con efectos negativos en el ámbito económico, empresarial** y en la proyección internacional de Valencia, además de reducir el atractivo de Valencia para inversiones vinculadas a la conectividad.

Debido a la **falta de adecuación de la infraestructura aeroportuaria y de la limitada dimensión de la terminal de pasajeros**, se ha cuantificado unas **pérdidas** que ascienden a **1.024,7 millones de euros anuales** hasta 2030 en términos de Valor Añadido Bruto (VAB), **y afectará a 16.240 empleos anuales**. Las proyecciones indican que, sin una ampliación urgente, la infraestructura aeroportuaria se tensionará hasta operar un **65,4% por encima de su capacidad en 2030**.

En este informe se destaca que, pese a la aportación que realiza la provincia de Valencia al conjunto de España en términos de PIB (5%), **apenas recibe el 1,5% del total de inversiones** a nivel nacional. Es decir, **33,4 millones de euros de los 2.250 millones destinados al conjunto de aeropuertos** españoles entre 2022-2026.

Por otra parte, las inversiones realizadas en este aeropuerto entre 2022 y 2025 han sido insuficientes para resolver los problemas de saturación que este aeropuerto sufre durante los últimos años.

Esta saturación afecta al turismo valenciano y erosiona la competitividad turística de la Comunidad Valenciana, ya que perjudica al posicionamiento de esta comunidad autónoma como destino turístico en los mercados internacionales.

Además, esta situación está provocando un perjuicio a actividades económicas estratégicas como la automoción, la agroalimentaria, la farmacéutica y la fabricación de componentes electrónicos entre otras, **con más de 56.000 empresas en la provincia que dependen del transporte aéreo** en muchas de sus operaciones comerciales. En este sentido, el crecimiento en 2025 del 6,1% en carga aérea es significativo, pero **la falta de inversión en intermodalidad y en capacidad amenaza con desviar estas operaciones empresariales hacia otros nodos logísticos.**

En este sentido, **urge poner en marcha cuanto antes la ampliación del aeropuerto de Valencia**, teniendo en cuenta que la duración de todo el proceso de ampliación puede extenderse varios años. De este modo se evitará el colapso operativo, que ya roza el 130% en horas punta.

En caso de acometer la reforma del aeropuerto en los términos necesarios, Valencia podría consolidarse como una de las puertas de entrada a los mercados emergentes de pasajeros y de mercancías. Sin embargo, sin dicha ampliación la región perderá oportunidades en un contexto global turístico y logístico cada vez más competitivo.

2. La infradotación del aeropuerto de Valencia frena el crecimiento económico de la Comunidad Valenciana

En este informe se ha actualizado la previsión del número de pasajeros que recibirá el aeropuerto de Valencia entre 2025 y 2030. La previsión indica un incremento de viajeros, en línea con la previsión realizada por el Consejo de Cámaras de Comercio en 2024. La cuantificación del impacto económico de la no ampliación del aeropuerto de Valencia supone unas pérdidas totales de 1.024,7 millones de euros al año en términos de Valor Añadido Bruto provincial (VAB), de los cuales 641,5 millones corresponden con un impacto directo, 214,7 con impactos indirectos y 168,5 con impactos inducidos (Gráfico 1)¹.

Nueve de cada diez euros de pérdidas económicas recaerían en el sector servicios, siendo éste el que sufriría el impacto en mayor medida. En segundo lugar, se sitúa la industria, con el 4,0% del total de las pérdidas económicas (gráfico 2).

Dentro del sector servicios, el mayor impacto económico recaería en las actividades relacionadas con el turismo y la hostelería. Actividades en hoteles y otros tipos de hospedaje, restauración actividades recreativas y comercio al por menor y las actividades inmobiliarias serían algunas de las actividades que en mayor medida sufrirían el impacto económico (gráfico 3).

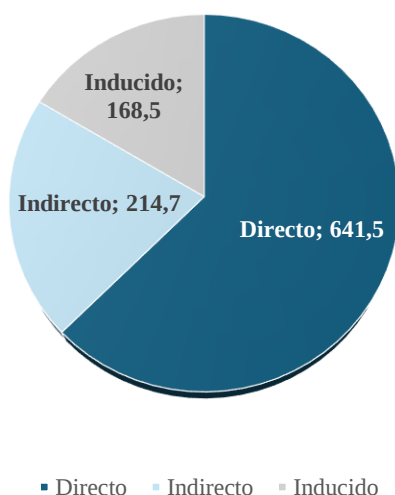
Además de la pérdida de ingresos, el empleo también podría sufrir las consecuencias de la no ampliación del aeropuerto de Valencia. En concreto podría afectar a 16.240 puestos de trabajo anuales de manera directa, indirecta e inducida entre el año 2025 y 2030. Al igual que

La no ampliación del aeropuerto de Valencia afectaría a 16.240 empleos anuales en el período 2025-2030.

¹ El cálculo del impacto económico se realiza mediante la metodología Input-Output, la cual permite calcular el efecto total (directo, indirecto e inducido) causado por la variación de la demanda final en las principales variables macroeconómicas.

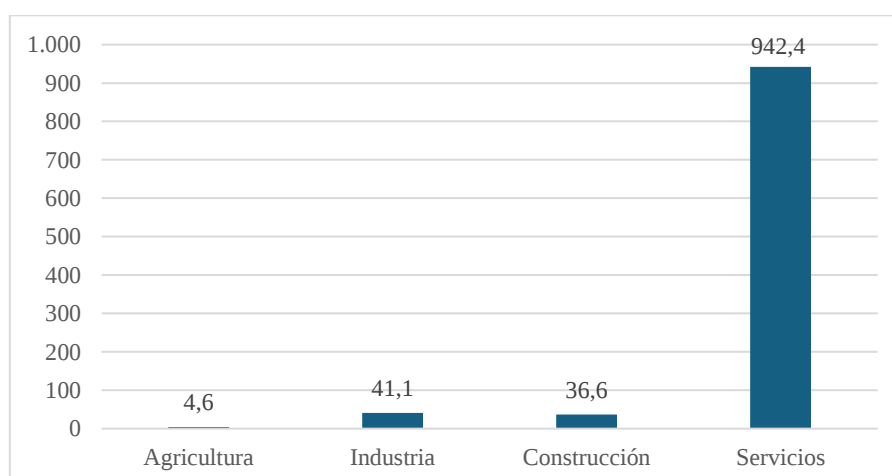
en el impacto económico, las actividades relacionadas con el turismo serían las más afectadas por el impacto.

Gráfico 1: Impacto en términos de valor añadido bruto de la no ampliación del aeropuerto de Valencia. Millones de euros anuales



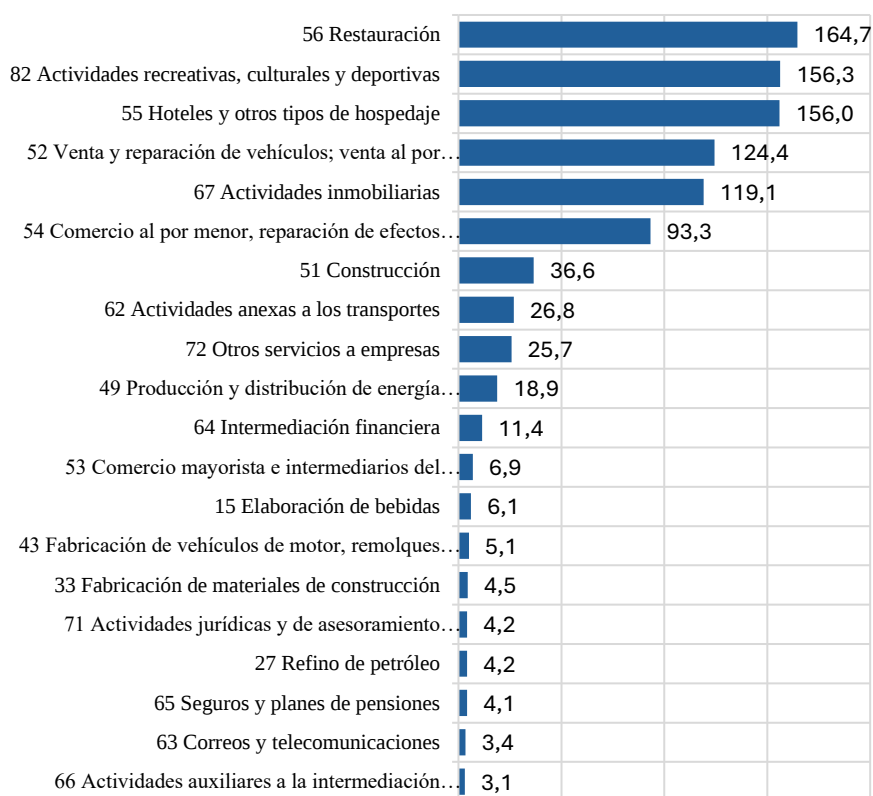
Fuente: *Elaboración propia*

Gráfico 2: Desagregación del impacto económico según sectores económicos. Millones de euros anuales



Fuente: *Elaboración propia*

Gráfico 3: Desagregación del impacto económico en el sector servicios en términos de VAB. Millones de euros anuales, 2025-2030



Fuente: *Elaboración propia*

3. Comparativa con otros aeropuertos y nivel de saturación

En este informe se ha realizado una comparación del aeropuerto de Valencia con aeropuertos nacionales e internacionales que operan en regiones europeas de similares características a la Comunidad Valenciana, con el fin de determinar la pérdida de competitividad que supone el retraso de la ampliación del aeropuerto.

Comparativa con aeropuertos nacionales

Según el Documento de Regulación Aeroportuaria del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, el aeropuerto de Valencia forma parte del grupo III de aeropuertos españoles. Esta categoría no refleja la importancia estratégica de este aeropuerto en el territorio nacional, ni tampoco su potencial. Esta clasificación, determinada por su capacidad limitada a 3.450 pasajeros por hora, choca frontalmente con la realidad de la provincia de Valencia, la cual **recibe más de 11 millones de turistas anuales² y actúa como puerta de entrada a un *hinterland* industrial, logístico y turístico de primer orden.**

Hay que destacar que Valencia es la tercera provincia de España con mayor aportación al PIB nacional, con más de 68 mil millones de euros³, así como la tercera provincia en población, con 2.710.808 habitantes⁴. **Resulta paradójico que la tercera provincia de España cuente con un aeropuerto del Grupo III.** Esta clasificación se le asigna en función de su capacidad operativa y también en función de la prioridad de inversiones, entre otros factores.

El aeropuerto de Valencia ocupa la décimo segunda posición en el ranking español, en términos de capacidad operativa: 3.450 pasajeros/hora.

La infradotación del aeropuerto no solo lastra la competitividad de la provincia de Valencia y de la Comunidad Valenciana, sino que limita su papel como nodo intermodal y como *hub* de conexiones internacionales, lo que da lugar a que la

²Turisme Comunitat Valenciana, 2023

³INE

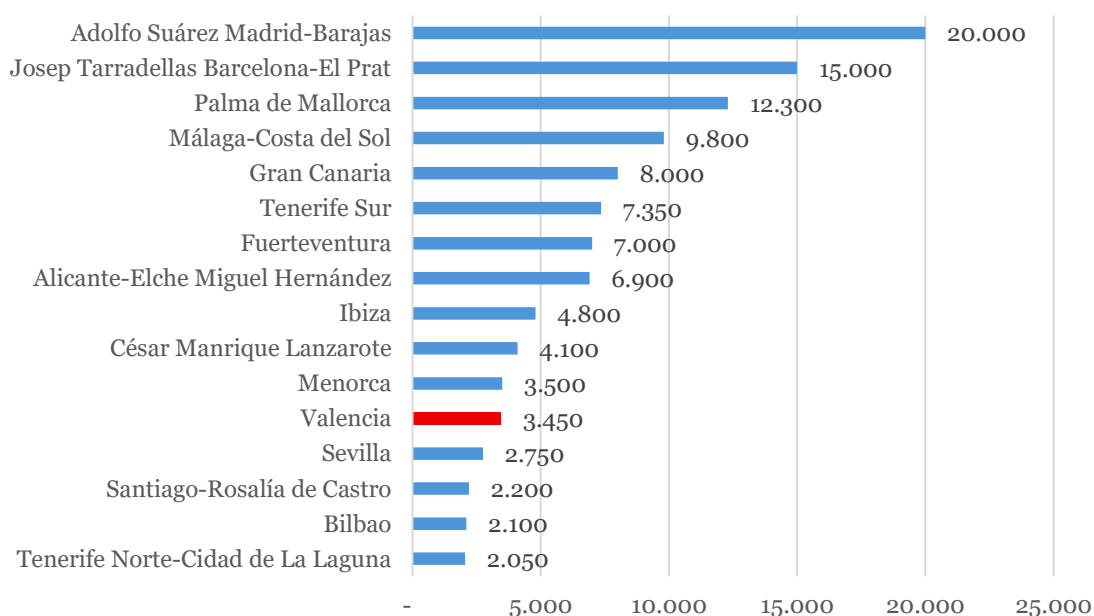
⁴INE

población valenciana dependa de Madrid y Barcelona para muchos vuelos internacionales.

En el gráfico 4 se observa cómo el aeropuerto de Valencia ocupa el décimo segundo puesto en el ranking nacional de aeropuertos, según el número de pasajeros por hora que la infraestructura puede atender.

En el año 2025, este aeropuerto ya está sufriendo una sobrecapacidad operativa al estar atendiendo un mayor número de pasajeros del que pueden soportar las instalaciones de su edificio terminal. **Esta situación tensiona la prestación de la calidad de los servicios y prolonga los tiempos de espera de los pasajeros**, especialmente durante las horas punta. Esto da lugar a que, a efectos prácticos, el aeropuerto de Valencia esté prestando una calidad de servicios propia de un aeropuerto de categoría C en lugar de hacerlo como uno de categoría B dentro de la taxonomía de aeropuertos IATA.

Gráfico 4. Capacidad teórica de las terminales (pasajeros/hora) de los aeropuertos de la red de Aena



Fuente: Documento de Regulación Aeroportuaria, 2024-2026. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Comparativa con aeropuertos extranjeros

Como se ha indicado anteriormente, también se ha realizado la comparación con aeropuertos de otros países, en concreto con el de Marsella (Francia) este aeropuerto, tanto por el perfil de los viajeros como por la importancia que tienen en sus respectivos territorios, es comparable con el aeropuerto de Valencia (conectividad, características sociodemográficas, etc.). En lo que al perfil de viajeros se refiere, éste es heterogéneo al igual que el de Valencia (viajeros motivos vacacionales, por motivos de negocios, etc.).

Marsella es una de las ciudades del mediterráneo con mayor proyección económica de Francia. La ciudad tiene una población equiparable a Valencia (873.000 habitantes en la ciudad y 1,9 millones en su área metropolitana), cuenta con un aeropuerto que actualmente tiene una capacidad ligeramente superior en volumen de pasajeros respecto al de Valencia (12 millones/año, frente a los 10,5 millones de Valencia).

Desde el punto de vista territorial, el aeropuerto de Marsella se localiza en una **provincia de carácter intermedio, con un área metropolitana y un perfil de ciudades similar** a Valencia: **capital regional** con fuerte **componente industrial y tecnológico**, pero también **creciente atractivo turístico y cultural**. Este aeropuerto funciona como **infraestructura estratégica** para su región, y conecta a la ciudad con destinos europeos clave.

Marsella ha puesto en marcha un ambicioso plan de ampliación (con una inversión de 200 millones de euros) que incluye la construcción de una nueva terminal satélite y la modernización de sus instalaciones para atender a 14 millones de pasajeros anuales. Este dinamismo contrasta con la situación de Valencia, donde la falta de proyectos de ampliación a corto plazo podría limitar su capacidad para absorber el crecimiento sostenido de la demanda y mantener estándares de calidad competitivos.

La infradotación que sufre el aeropuerto de Valencia lo sitúa en desventaja frente a otros aeropuertos internacionales.

La tabla 1 evidencia que el aeropuerto de Valencia sufre una clara infradotación en comparación con dicho aeropuerto, lo que lastra su potencial como motor económico de la provincia de Valencia y de la Comunidad Valenciana. Su infraestructura sigue siendo notablemente más limitada que la de otros aeropuertos otras ciudades que compiten con Valencia por aumentar su posición como destino de turismo y de negocios.

En dicha tabla se muestra cómo el aeropuerto de Marsella tiene una terminal de pasajeros de mayor tamaño que la de Valencia, lo que le permite tener una mayor capacidad, para atender a 12 millones de pasajeros al año a la vez que mantiene buenos estándares de calidad, al contar con más mostradores de facturación de equipaje y más puertas de embarque.

Hay que destacar que las limitaciones indicadas en el aeropuerto de Valencia no solo perjudican la experiencia del pasajero, sino que disuade a aerolíneas de incrementar frecuencias o establecer conexiones en él. Por otra parte, se corre el riesgo de que durante los próximos años los cuellos de botella que se producen actualmente se conviertan en crónicos, en la medida en la que el volumen de pasajeros aumenta cada año.

Este incremento en **el número de pasajeros que se prevé para los próximos años⁵ evidencia la necesidad de una mayor dotación de recursos y de espacio** para realizar todas las operaciones necesarias sin reducir la calidad del servicio prestado a los usuarios, y sin comprometer su seguridad, partiendo de un nivel de servicio de categoría B, tal y como se ha indicado anteriormente.

⁵ *Estudio de la necesidad de la segunda pista en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y de la ampliación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto de Valencia*, Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana, 2024

Tabla 1. Comparación dotacional de los aeropuertos de Valencia y Marsella

	Valencia (VLC)	Marsella (MRS)
Población	844.424 (2025)	873.000 (2024)
Población área metropolitana	1,6 millones	1,9 millones
Capacidad del aeropuerto	10,5 millones de pasajeros/año	12 millones de pasajeros/año
Viajeros (2024)	10,8 millones	10,1 millones
Tamaño terminal de pasajeros (m ²)	64.000	85.000
Mostradores facturación	61	74
Puertas de embarque	22	24
Cintas de equipaje	11	7

Fuente: AENA, Ayuntamiento de Valencia, Ayuntamiento de Marsella, aeropuerto de Marsella

Cuantificación de la saturación del aeropuerto de Valencia

A partir de los datos del Documento de Regulación Aeroportuaria 2020-2026 y de las previsiones de tráfico realizadas por el Consejo de Cámaras de Comercio de Valencia se ha cuantificado el excedente anual de pasajeros que sobrepasa la capacidad del aeropuerto de Valencia.

Para cuantificar la saturación se han utilizado dos métricas: (1) el número de pasajeros por hora que el aeropuerto puede atender en hora punta y (2) los metros cuadrados disponibles por cada pasajero en dicho momento⁶.

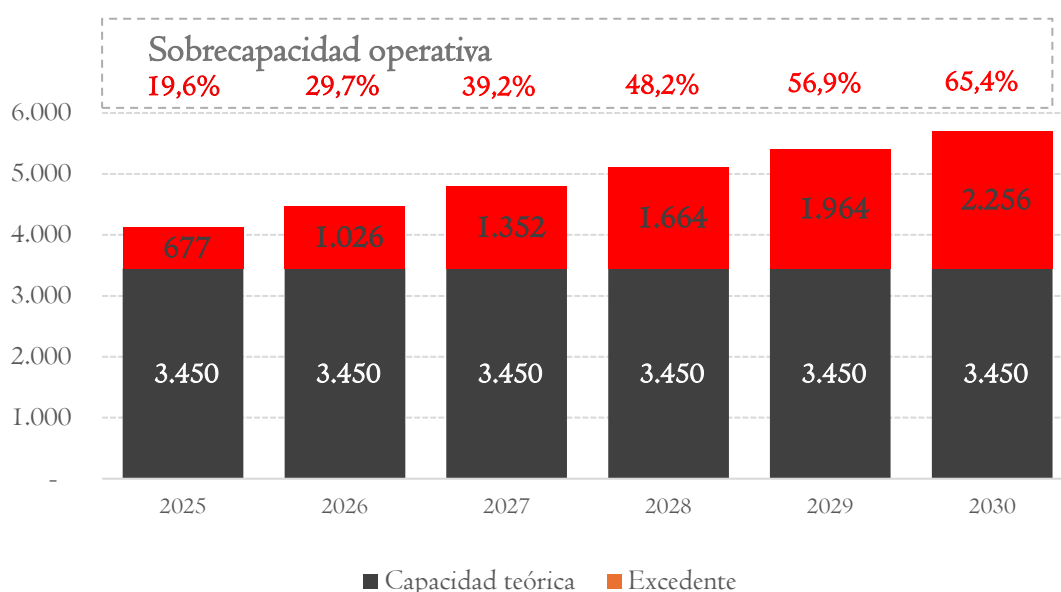
Durante los próximos años, el volumen de pasajeros podría incrementarse a una tasa media del 8%, hasta alcanzar la cota de los 17 millones de pasajeros en 2030⁷. Con estas previsiones, **en el año 2025 este aeropuerto operará un 19,6%**

⁶ Periodo de tiempo en el que el aeropuerto experimenta la mayor concentración de operaciones y pasajeros, lo que genera una demanda crítica en infraestructuras. IATA define la hora punta como el periodo de 60 minutos consecutivos con mayor tráfico en un día representativo. La IATA recomienda usar el percentil 95 de demanda anual para diseñar infraestructuras, de manera que garantiza la adecuada operatividad de las infraestructuras el 95% del año.

⁷ Previsión realizada por la Cámara de Comercio, Industria, Navegación y Servicios de Valencia mediante series temporales.

por encima de su capacidad, es decir, atenderá a 4.127 pasajeros/hora, cuando su capacidad es de 3.450 pasajeros/hora. En el año 2027 operará un 39,2% por encima de su capacidad, y en el año 2030 operará un 65,4% por encima de su capacidad (gráfica 5).

Gráfico 5. Excedente de pasajeros/hora en relación con la capacidad teórica del aeropuerto de Valencia

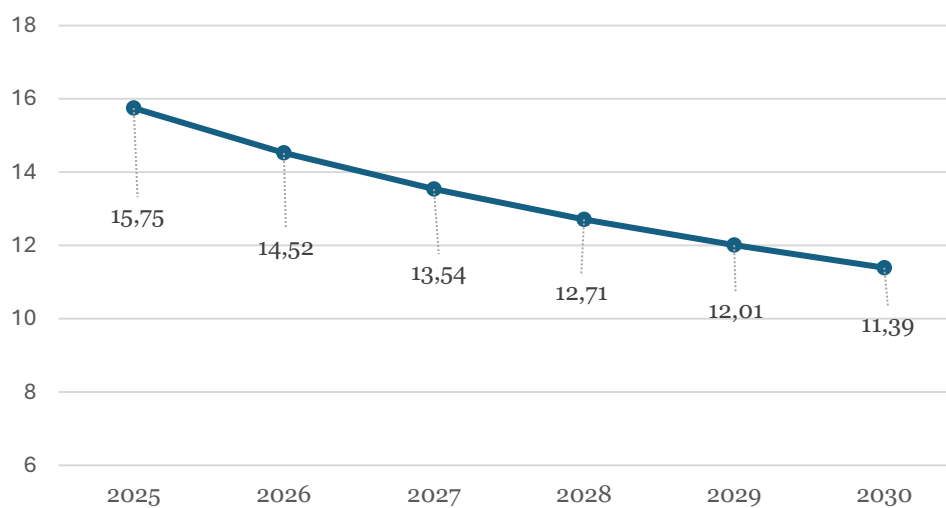


Fuente: elaboración propia a partir del Plan Director del Aeropuerto de Valencia

A diferencia de otros aeropuertos, la ausencia de una holgura en la capacidad del aeropuerto de Valencia confirma que la terminal está al límite de su capacidad. Esta falta de margen para absorber crecimientos futuros de viajeros justifica la necesidad de ampliación (especialmente con proyecciones que superarán los 17 millones de pasajeros en 2030).

Otro parámetro que muestra el límite en el que se encuentra el aeropuerto de Valencia es el ratio de metros cuadrados disponibles por pasajero. Teniendo en cuenta la superficie total de la terminal, sin diferenciar entre espacios (zona de embarque, zona de recogida de equipaje, zona de *check-in*), durante los próximos años la superficie por pasajero disminuirá desde los 15,75 m²/pasajero de 2025 hasta los 11,39 m²/pasajero en 2030 en horas punta (gráfico 6).

Gráfico 6. Previsión del ratio metros cuadrado por pasajero en horas punta. Aeropuerto de Valencia



Fuente: elaboración propia a partir del Plan Director del Aeropuerto de Valencia

4. Mejora en la intermodalidad para el transporte de la Comunidad Valenciana

La intermodalidad es un factor clave para el buen funcionamiento de las plataformas logísticas, ya que permite transportar las mercancías de la forma más rápida y económica en función de las necesidades de las empresas. Si bien el aeropuerto de Valencia no sufre saturación en el transporte de mercancías, mejorar su infraestructura de carga mejoraría su competitividad frente a otros aeropuertos.

La Comunidad Valenciana es una de las economías regionales más dinámicas de España, con un tejido empresarial de 360.000 empresas⁸, de las cuales el 50% se localizan en la provincia de Valencia. Esta región genera un PIB anual de 68.386 millones de euros, lo que supone el 53% del PIB de la Comunidad Valenciana y el 5% del PIB nacional.

La Comunidad Valenciana concentra clusters industriales estratégicos como el agroalimentario, la cerámica en Castellón, el textil en Alicante, o el automóvil en Valencia, entre otros. Con este contexto empresarial el aeropuerto de Valencia gestionó una carga aérea

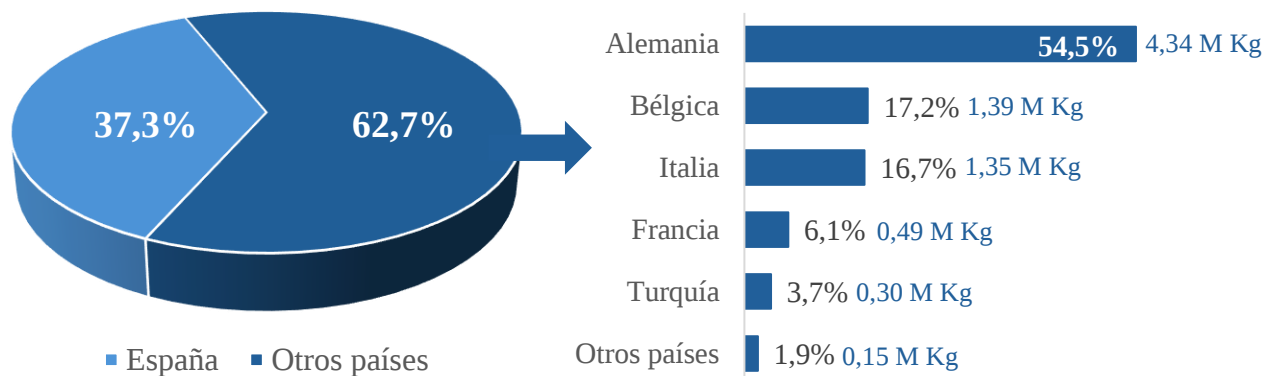
Más de 56.000 empresas valencianas se beneficiarían de la mejora de las infraestructuras de carga aérea.

de mercancías de 12,8 millones de kilogramos en 2024⁹, con un predominio de envíos al extranjero (8,07 millones de kilogramos). Los principales destinos extranjeros son Alemania, con 4,34 millones de kilogramos, Bélgica, con 1,39 millones, Italia con 1,35 millones y Francia con 0,49 millones de kilogramos. Dentro del territorio nacional se transportaron 4,8 millones de kilogramos con destino Vitoria, Madrid y Barcelona como principales destinos (gráfico 7).

⁸ INE, 2024

⁹ AENA, 2023

Gráfico 7. Reparto de las mercancías enviadas desde el aeropuerto de Valencia, según destino, 2024, % y millones de kilogramos



Fuente: AENA, estadísticas de tráfico aéreo

Las últimas cifras de transporte de mercancías aéreas indican que en enero de 2025 el volumen de carga se incrementó un 6,1% en términos interanuales, lo que situó al aeropuerto de Valencia como el sexto de España con mayor carga. En el tráfico doméstico regular¹⁰, este aeropuerto canaliza el 5% de la carga a nivel nacional y el 4% del tráfico regular dentro de la Unión Europea¹¹.

El aeropuerto de Valencia es una infraestructura crítica para la competitividad de las empresas valencianas, especialmente durante el transporte internacional de algunos productos perecederos, los cuales requieren cadenas de frío y tiempos de tránsito reducidos, productos farmacéuticos y productos médicos, productos destinados a mercados premium, productos de empresas tecnológicas y de electrónica o determinados componentes para la automoción, entre otros.

A partir de lo indicado, la ampliación del aeropuerto de Valencia también precisa de una mejora en los servicios destinados al transporte de mercancías, de lo contrario se produciría el desvío de operaciones hacia otros aeropuertos, lo que

¹⁰ Vuelos programados con horarios, itinerarios y frecuencias fijas, que realizan el transporte comercial de correo o carga. Se ofrecen de forma constante y predecible, a diferencia de los vuelos no regulares o chárter

¹¹ Subdirección General de Transporte Aéreo, 2024

ocasionaría sobrecostes a las empresas exportadoras valencianas que dependen del tráfico aéreo (tabla 2).

Tabla 2. Empresas potenciales de la provincia de Valencia altamente dependientes del transporte aéreo

		Empresas
Empresas industriales	Productos farmacéuticos, textil, electrónica, actividades postales, etc.	5.725
Comercios y actividades afines	Comercio mayorista, minorista, reparación	42.213
Empresas de transporte	Transporte terrestre, aéreo y marítimo	9.016
Total		56.954

Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE, 2024

También hay que destacar que, en el transporte de mercancías, el aeropuerto de Valencia tiene una posición estratégica al estar entre los centros logísticos de Barcelona y de Algeciras. Esto lo convierte en una de las infraestructuras de transporte con mayor proyección económica del Mediterráneo occidental. Además, en el contexto internacional, Valencia entra en competencia directa con otros nodos logísticos como el de Génova-Milán, o el de Tánger Med. En este sentido, **la mejora de la infraestructura de carga aérea del aeropuerto mejoraría la complementariedad estratégica con el Puerto de Valencia**, lo que fortalecería el modelo de logística multimodal valenciano.



Fuente: El sector logístico en España, *seegman*, 2020

5. Plan de inversiones del aeropuerto de Valencia

Las inversiones que se realizan en los aeropuertos españoles en el periodo 2022-2026 se recogen en el Documento de Regulación Aeroportuaria. Como se ha indicado anteriormente, el aeropuerto de Valencia pertenece al Grupo III en la clasificación de aeropuertos, lo que condiciona el volumen de inversiones que recibe el aeropuerto durante ese periodo.

Los aeropuertos del Grupo III operan con restricciones que dan lugar a una menor capacidad de pasajeros por hora y menos flexibilidad para crecer, mientras que los aeropuertos del Grupo I concentran el mayor volumen de inversiones (Adolfo Suárez Madrid-Barajas o Josep Tarradellas Barcelona-El Prat), y

De los 2.250 millones de euros destinado a aeropuertos, solo el 1,5% se destina al de Valencia (33,4 millones de euros entre 2022 y 2026).

los del Grupo II tienen margen para ampliaciones y mejoras logísticas (Málaga-Costa del Sol, Ibiza, o César Manrique Lanzarote). Por tanto, esta clasificación también determina la asignación de fondos de cara a realizar ampliaciones y mejoras en el aeropuerto de Valencia.

Entre el año 2022 y 2026 se invertirán 2.250 millones de euros en los aeropuertos españoles, de los cuales se destinará el únicamente el 1,5% al aeropuerto de Valencia, lo que supone 33,4 millones de euros.

Esta dotación presupuestaria se reparte entre inversiones normativas (N), inversiones relevantes (R) e inversiones de otra tipología (O)¹², repartidas según la tabla 3.

Se observa cómo el 47% de las inversiones contempladas se destina a mejoras necesarias establecidas por la normativa y son de obligado cumplimiento. Un montante similar, el 49% se destina a inversiones de diferente naturaleza, entre

¹² Las *inversiones normativas* (N) se derivan de las obligaciones normativas. El grupo de *otras inversiones* (O) hace referencia a dotaciones presupuestarias para reposiciones y mantenimiento necesarias para la gestión aeroportuaria ordinaria. Las *inversiones relevantes* (R) están relacionadas con la navegación aérea, dotación de la capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energía renovables y el esfuerzo en términos de innovación.

las que se incluye el incremento de la capacidad en infraestructuras, así como la eficiencia energética y el uso de energías renovables, entre otros aspectos.

Tabla 3. Reparto montante de las inversiones en el aeropuerto de Valencia, entre 2022 y 2026

Tipo de inversión	Millones de euros	%
Necesarias	15,80	47,29%
Relevantes	1,18	3,53%
Otras inversiones	16,43	49,17%
Total	33,41	100%

Fuente: Elaboración propia a partir del Documento de Regulación Aeroportuaria, 2024-2026. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Las inversiones realizadas en el aeropuerto de Valencia entre el año 2022 y 2025, y que representan el 95% del total de las previstas para todo el periodo indicado anteriormente, **no han solucionado los problemas de saturación**. La desagregación de dichas inversiones se detalla en la tabla 4.

Las inversiones previstas para el año 2026, que representan el 5% del total del periodo 2022-2026, y que ascienden a 1,68 millones de euros, irán destinadas a mejorar principalmente la sostenibilidad ambiental, así como inversiones de apoyo y de reposición por lo que, a priori, tampoco se espera que incrementen la capacidad operativa del aeropuerto en la medida de lo necesario para evitar su saturación.

Tabla 4. Desagregación de inversiones en el aeropuerto de Valencia. Millones de euros

Concepto	2022	2023	2024	2025	2026	Total
(R) Desarrollo y mejora ayudas a la navegación	0,000	0,299	0,878	0,000	0,000	1,177
(N) Incremento de la seguridad operacional	0,689	1,901	0,000	0,000	0,000	2,590
(N) Mejora de la seguridad de personas e instalaciones	2,350	6,000	0,000	0,000	0,000	8,350
(N) Sostenibilidad medioambiental	1,164	1,152	1,138	0,676	0,676	4,806
(N) Inversiones de apoyo y reposición	0,058	0,000	0,000	0,000	0,000	0,058
(O) Adecuación terminal	0,348	0,260	0,273	0,000	0,000	0,881
(O) Desarrollo y mejora ayudas a la navegación	0,132	0,263	0,000	0,000	0,000	0,394
(O) Incremento de la seguridad operacional	0,182	1,254	0,016	1,114	0,016	2,583
(O) Mejora de la red de drenaje	0,000	0,000	0,690	3,449	0,000	4,139
(O) Mejora de la seguridad de personas e instalaciones	2,226	0,160	0,525	0,000	0,000	2,911
(O) Sostenibilidad medioambiental	0,229	0,039	0,540	0,000	0,000	0,808
(O) Inversiones de apoyo y reposición	0,839	0,689	0,905	1,295	0,988	4,716
Total	8,218	12,016	4,965	6,534	1,680	33,414

Fuente: Documento de Regulación Aeroportuaria, 2024-2026. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (N) Inversiones normativas, (R) inversiones relevantes, (O) otras inversiones

6. Riesgos empresariales de la saturación del aeropuerto de Valencia

La saturación operativa del aeropuerto de Valencia limita el crecimiento económico de la provincia de Valencia y también de la Comunidad Valenciana.

La superación de la capacidad nominal del aeropuerto en términos de pasajeros en 2024 **compromete la eficiencia operativa del aeropuerto**. Esta situación **genera costes de oportunidad significativos** que se materializan tanto en el plano económico, como empresarial y de posicionamiento de Valencia en el contexto internacional.

A su vez, **la degradación de los estándares de calidad** de los servicios que presta el aeropuerto a los viajeros es uno de los aspectos más críticos y que en mayor medida **erosiona la competitividad turística de Valencia**.

La saturación actual, que alcanza el 130% en períodos de máxima demanda, genera cuellos de botella que comprometen la fluidez de los procesos y elevan los costes de transacción tanto para empresas y como para viajeros.

El sector turístico, que da empleo a más de 300 mil personas en la Comunidad Valenciana y que genera el 15% del PIB, podría sufrir la pérdida de competitividad derivada de la saturación aeroportuaria, que se muestra en la **menor capacidad para atraer turistas de alto poder adquisitivo** y también el deterioro de la percepción de calidad del destino, factor crítico en mercados turísticos altamente competitivos.

Principales riesgos:

-Degradación de los servicios prestados a los viajeros

-Pérdida de competitividad empresarial

-Incremento de costes para las empresas

-Erosión de la competitividad turística de Valencia

-Pérdidas económicas en términos de VAB y empleo

-Pérdida de posicionamiento estratégico del Aeropuerto de Valencia

-Empeoramiento de la estrategia de conexión intermodal

Desde la perspectiva de la logística, la saturación aeroportuaria también índice en la competitividad de las empresas valencianas y también españolas. La limitación de la capacidad aérea compromete la eficiencia de las cadenas de suministro, especialmente en sectores que dependen de sistemas *just in time* como la automoción, el farmacéutico o el de componentes electrónicos, entre otros. Las 56.954 empresas valencianas altamente dependientes del transporte aéreo se enfrentan así a incrementos de costes logísticos que erosionan su competitividad internacional.

El escenario al que apuntan las previsiones de la actividad aeroportuaria vislumbra un colapso operativo, que se alcanzaría con una saturación del 65,4% en 2030. Estas proyecciones futuras muestran un agravamiento de los efectos negativos en la economía ante la no ampliación del aeropuerto de Valencia.

Este informe también ha destacado la infradotación del aeropuerto de Valencia frente a aeropuertos competidores, lo cual constituye un riesgo estratégico de particular relevancia.

Por tanto, el coste de oportunidad asociado a la insuficiente capacidad aeroportuaria va más allá de los efectos inmediatos sobre la operativa del transporte aéreo, y se convierte en un **factor limitante de la competitividad empresarial, la atracción de inversiones extranjeras y el desarrollo del tejido económico regional.**

7. Bibliografía

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA, Estadísticas de tráfico aéreo, 2024. <https://www.aena.es/es/estadisticas> (4 de junio 2024)

Airport Council International, (2023). Guidance on Airport Capacity Declarations, first edition.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo- IATA (2024). *Airport Development Reference Manual*

Ayuntamiento de Valencia (2025). Oficina de Estadística. <https://www.valencia.es/cas/estadistica/> (15 mayo 2025)

Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana, (2024). *Estudio de la necesidad de la segunda pista en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y de la ampliación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto de Valencia*

Instituto Nacional de Estadística (2022), *Contabilidad regional*

Instituto Nacional de Estadística (2024), *Censo de población*

Marseille Provence Airport <https://www.marseille.aeroport.fr/> (20 de mayo 2025)

Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, (2011). *Informe del transporte aéreo en España. Plan Director del Aeropuerto de Valencia*

Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, (2025). *Informe del transporte aéreo en España. <https://www.transportes.gob.es/aviacion-civil/estudios-y-publicaciones/estadisticas-del-sector/informes-del-transporte-aereo-en-espana-2025>* (20 de mayo 2025)

Renner, J., & Wielgus, M. (2015). Improving and optimizing the los of an airport. *International Airport Review*, 19(5), 47-50.

Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, (2021). *Documento de Regulación Aeroportuaria*

Turisme Comunitat Valenciana (2023). *Evolución de la actividad turística, provincia Valencia*