



SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León

# **ESTUDIO DE VIABILIDAD OPERATIVA Y ECONÓMICA**

## **TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN**



VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024

Agosto 2024

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024





SELO  
 Publicado en tablón de anuncios electrónico  
 11/11/2025

CONTROL DE VERSIONES			
Versión Documento	Fecha	Modificaciones Sobre Versión Anterior	Epígrafes Modificados
V01.Documento Inicial	2022/03	N.A.	N.A.
V02.Actualización 2024	2024/09	<p>Actualización de datos de viajeros y operaciones en el Aeropuerto de León hasta año 2023</p> <p>Información sobre porcentaje de operaciones por destinos de cada tipo de avión carguero aeropuerto de Madrid-Barajas</p> <p>Información de nueva terminal de carga aérea aeropuerto de Zaragoza inaugurada 2023</p> <p>Datos de obras similares contratadas por AENA hasta junio 2024</p> <p>Actualización de inversiones a valores 2024</p> <p>Datos de volumen de carga aérea aeropuertos AENA 2022 y 2023.</p> <p>Análisis actualizado de contexto del sector de carga aérea</p> <p>Análisis Sector Transporte carga aérea a nivel internacional</p> <p>Datos actualizados de comercio internacional con origen/destino en el área geográfica del aeropuerto de León</p> <p>Conclusiones Estudio Mercado</p> <p>Actualización análisis DAFO del proyecto</p>	<p>1.Antecedentes</p> <p>2.1. Tipologías Aviones</p> <p>3.1. Instalaciones Logísticas</p> <p>5.1. Inversiones en Infraestructura</p> <p>5.2. Valoración actuaciones</p> <p>6.2.1. Situación sector carga aérea</p> <p>6.2.2. Situación Internacional</p> <p>6.3. Estudio Flujo de mercancías export/import</p> <p>6.5. Conclusiones</p> <p>7.1. Análisis DAFO</p>

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024 2





**ÍNDICE**

- 1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO DE LEÓN Y SITUACIÓN ACTUAL..... 5**
- 2. ANÁLISIS DE VIABILIDAD TÉCNICA PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN .....11**
  - 2.1.- TIPOLOGÍA DE LAS AERONAVES UTILIZADAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS.....11
  - 2.2.- OPERATIVIDAD DE LAS AERONAVES DE CARGA AÉREA EN DEL AEROPUERTO DE LEÓN .....14
- 3. ANÁLISIS DE NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA ACTIVIDAD DE CARGA AÉREA.....18**
  - 3.1.- INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO DE MERCANCÍAS 18
  - 3.2.- ACCESOS TERRESTRES A LA TERMINAL DE CARGA .....21
  - 3.3.- CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS 24
- 4. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA IMPLANTACIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN .....25**
  - 4.1.- NAVEGACIÓN AÉREA Y CUESTIONES FISCALES .....25
  - 4.2.- CUESTIONES URBANÍSTICAS .....26
  - 4.3.- PARTICIPACIÓN DE INSTITUCIONES PÚBLICAS EN LA PROMOCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS .....27
- 5. ESTIMACIÓN DE INVERSIONES NECESARIAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN .....28**
  - 5.1.- REFERENCIAS A PROYECTOS SIMILARES DESARROLLADOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES .....28
  - 5.2.- VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL AEROPUERTO DE LEÓN 30
- 6. ANALISIS DE LA POSICIÓN DEL AEROPUERTO DE LEÓN EN EL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS .....36**

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024 3





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

6.1.-	SITUACIÓN LOGISTICA DE LEÓN Y ÁREA GEOGRÁFICA DE INFLUENCIA	.36
6.2.-	EL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA. EVOLUCIÓN ÚLTIMOS EJERCICIOS	41
6.3.-	ESTUDIO DEL FLUJO DE MERCANCIAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN VIA AÉREA DE LEÓN Y SU ZONA DE INFLUENCIA	45
6.4.-	INFORMACIÓN PROCEDENTE DE CONTACTOS CON CARGADORES Y OPERADORES LOGÍSTICOS	56
6.5.-	CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO REALIZADO	60
<b>7.</b>	<b>ANÁLISIS ESTRATÉGICO DE LA POSICIÓN DEL AEROPUERTO DE LEÓN PARA LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCIAS</b>	<b>62</b>
7.1.-	ANÁLISIS DAFO	62
7.2.-	ANÁLISIS CAME DEL PROYECTO. PLAN DE ACCIONES	67
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO</b>	<b>70</b>

**VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024**      **4**





## **1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO DE LEÓN Y SITUACIÓN ACTUAL**

El Aeropuerto Internacional de León es un aeropuerto español integrado en la red bajo gestión de la compañía Aena, situado en los municipios de Valverde de la Virgen y San Andrés del Rabanedo, seis kilómetros al oeste de la ciudad de León.

Es el aeropuerto situado a mayor altitud en la península ibérica (916,50 m sobre el nivel del mar) y se ubica junto a una de las bases aéreas militares más antiguas de España, con la que comparte el campo de vuelos.

El origen del aeropuerto de León se remonta a 1920, cuando mediante disposición ministerial se promueve la creación del futuro Aeródromo Militar de León. No es hasta 1924 cuando comienzan las obras con el objetivo de crear un aeropuerto que sirva de escala para las aeronaves de la ruta aérea Asturias-Madrid. En 1929 el aeropuerto se habilita de forma provisional para prestar sus primeros servicios de navegación aérea.

Esa primera base aérea se situaba aproximadamente en el mismo lugar que la actual: una finca de aproximadamente 325 Hectáreas en un páramo desde el que se divisa la capital leonesa, rodeado de tierras de labranza. Las obras de acondicionamiento anteriormente descritas dotaron al aeropuerto de cuatro hangares para el almacenamiento y reparación de aeronaves, así como los servicios básicos de combustible, agua y teléfono. Una manga de viento, una señal en el centro del campo y diversas ayudas a la navegación constituían el resto del complejo que por aquel entonces era la sede del grupo 21 de reconocimiento de la Escuadra número 1 del Parque Regional del Noroeste.

Durante la Guerra Civil, el aeródromo de León se convierte en sede de numerosas unidades aéreas, lo que es clave a la hora de entender su historia, pues a la finalización del conflicto fue catalogado dentro de la "Clase A", lo que propició su crecimiento durante la década de los años 40 del siglo pasado. En estos años se realizan importantes mejoras técnicas en el aeródromo como la colocación de balizamiento nocturno, un radiogoniómetro y la implantación de instalaciones de radio.

Es en esta época cuando se decide crear la Academia de la Aviación, de la cual salieron las primeras promociones de la Academia General del Aire. Tras unos primeros años de funcionamiento, la Academia de la Aviación fue sustituida por la Escuela de aprendices a la que se unió la de Especialistas del Ejército del Aire, actual Academia Básica del Aire ubicada en el aeródromo de León.

En 1946 se puede empezar a hablar de Aeropuerto de León, pues por orden ministerial el aeródromo se convierte oficialmente en la "Base aérea abierta al tráfico civil Virgen del Camino (León)". En estos momentos se dispone de un campo de vuelos con una pista de aterrizaje.

En 1990, las Administraciones local y autonómica deciden promover la consolidación de una infraestructura aeroportuaria moderna con la vista puesta en la futura explotación comercial





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

del aeropuerto. Para ello la implicación de la Diputación Provincial fue crucial, ya que solicitó al Ministerio de Defensa la ubicación de instalaciones civiles dentro de los terrenos del aeródromo, atendiéndose dicha petición en 1991 por parte de la Administración General del Estado.

La intervención de las Administraciones locales y autonómica en el desarrollo del Aeropuerto se canalizó a través de la constitución del “**Consortio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León**”, del que inicialmente formaban parte la Diputación Provincial de León, el Ayuntamiento de León, y la Junta de Castilla y León. El Consorcio sigue manteniendo su actividad centrada en los fines para los que se constituyó, aunque la Junta de Castilla y León dejó de formar parte posteriormente del organismo, por lo que actualmente lo componen únicamente las dos Administraciones locales.

En 1994 comienza la historia comercial del aeropuerto fruto de la iniciativa del Consorcio. La primera fase del denominado “Proyecto de aeropuerto civil de León” permitió dotar al aeropuerto de una nueva pista de vuelo, una plataforma para estacionamiento de aeronaves civiles y una calle de rodadura, que fueron inauguradas en julio de 1995. En 1997 se iniciaron las obras de la segunda fase del aeropuerto civil, que resultó crucial para la inauguración del aeropuerto de cara a la explotación comercial. En esta segunda fase se construyeron una terminal de viajeros y un edificio de servicios, obras que estuvieron terminadas en enero de 1999. El 2 de junio de 1999 un vuelo de la compañía Iberia con destino Barcelona inauguró oficialmente el Aeropuerto de León.

Desde el año 2003 hasta nuestros días se vienen realizando por parte de AENA sucesivas ampliaciones y mejoras ininterrumpidas, con el objetivo puesto en aumentar la actividad del aeropuerto como infraestructura de transporte clave en el desarrollo económico y social de la provincia de León. En ese año 2003 se construyó un nuevo edificio para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) con su correspondiente zona urbanizada; así como el bloque técnico que alberga las dependencias de gestión y administración del Aeropuerto, y un depósito elevado de agua.

En el año 2005 se puso en funcionamiento la primera de las dos ampliaciones de la pista realizadas en los últimos tiempos. Con esa prolongación la pista pasó a alcanzar los 2100 m de longitud. Además, se amplió la plataforma de estacionamiento de aeronaves en 14.600 m<sup>2</sup>, y se llevó a cabo la instalación de un sistema de aterrizaje ILS Cat I.3

En 2007 se concluyó la segunda ampliación de la pista, alcanzando los actuales 3.000 m. disponibles. Con esta longitud es posible que operen en el Aeropuerto de León aviones de más de cien pasajeros de capacidad con destinos de hasta 4.000 millas náuticas, por lo que el radio de operaciones directas desde León puede alcanzar puntos como Canarias, la costa este de Estados Unidos, Oriente Próximo, gran parte de África, el Caribe o países centroeuropeos.

En diciembre de 2007 se presentó el proyecto para la tercera ampliación del aeropuerto. Esta

**VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024** 6





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

ampliación consistía básicamente en la construcción de una nueva Terminal de viajeros de 9.600 m<sup>2</sup> de superficie construida, repartida en dos plantas; en la adecuación de un nuevo aparcamiento de 275 plazas para turismos y 8 para autobuses; y en la urbanización de una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves de 30.250 m<sup>2</sup>. Estas obras supusieron duplicar la capacidad del aeropuerto en todos los aspectos, ya que hasta ese momento se contaba con una plataforma civil de 26.800 m<sup>2</sup>, una terminal de 1.500 metros cuadrados útiles y un aparcamiento de 131 plazas.

Este proyecto de ampliación contemplaba conservar toda la infraestructura preexistente, por lo que el aeropuerto, después de las obras, cuenta en estos momentos con dos terminales, una de 1.500 m<sup>2</sup> actualmente fuera de uso, otra de 5.000 m<sup>2</sup> que es la que terminal de viajeros actualmente operativa, una plataforma para uso civil de 57.050 m<sup>2</sup> y 275 plazas de aparcamiento para vehículos.

El campo de vuelos queda conformado por una pista de 3.000 m de longitud (pista 05-23), dos calles de salida de esta pista (Gate A y Gate B) que conectan respectivamente con las plataformas para aeronaves civiles y aeronaves militares, y una calle de rodaje (Gate C) que une las dos salidas existentes.

Todas las infraestructuras de uso civil del Aeropuerto, tanto las construidas en los años 90 como las correspondientes al proyecto de ampliación de 2007, se sitúan en una zona del aeródromo cedida por el Ministerio de Defensa (propietario de toda la finca del aeródromo) a AENA para la realización por parte de esta empresa pública de cualquier actividad relacionada con la aviación civil.

Finalmente, las obras de la nueva terminal concluían a lo largo del mes de septiembre de 2010, inaugurándose por parte del Ministro de Fomento el 11 de octubre de 2010.

Las cifras de operaciones comerciales y viajeros registradas en el Aeropuerto de León en los últimos años, publicadas por AENA, se recogen en el gráfico siguiente:





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

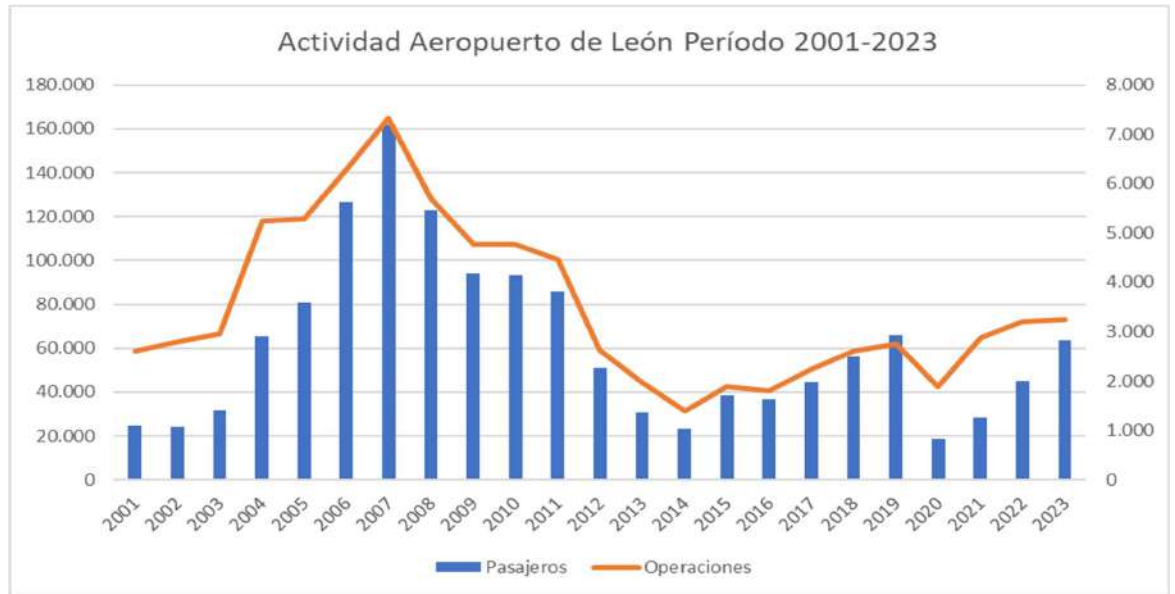


Gráfico 1. Viajeros y Operaciones Anuales Aeropuerto de León

El proyecto de ampliación del año 2007 preveía también la construcción de un acceso directo por carretera con cuatro carriles desde la circunvalación sur de León al Aeropuerto. A tal fin se estableció un Convenio entre AENA y el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, municipio en el que se proyectaba íntegramente esta nueva vía de acceso. Sin embargo, hasta el momento no se ha ejecutado este nuevo acceso y la entrada y salida de vehículos al Aeropuerto se realiza por la carretera N-120, cruzando el casco urbano del municipio de La Virgen del Camino.

Se incluyen a continuación imágenes aéreas actuales del aeródromo, donde se pueden observar tanto la distribución general de la infraestructura como el detalle de la zona correspondiente al Aeropuerto gestionado por AENA.





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



Imagen 1. Vista Aérea General Aeródromo de León

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

NIF: P24013221



Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León



Imagen 2 Vista Aérea Zona bajo Gestión de AENA Aeropuerto de León

**VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024**





## 2. ANÁLISIS DE VIABILIDAD TÉCNICA PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN

### 2.1.- TIPOLOGÍA DE LAS AERONAVES UTILIZADAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS

El transporte de mercancías por vía aérea se realiza utilizando el espacio disponible en las bodegas de equipaje de los aviones de pasajeros (lower deck), o bien en aviones exclusivos para carga aérea cuya configuración interior ya está adaptada para las mercancías en las dos plataformas en que generalmente están divididas (main deck y lower deck) las aeronaves. Para el objeto de este Estudio de Viabilidad, consideraremos únicamente a partir de ahora los aviones dedicados exclusivamente a transporte de mercancías.

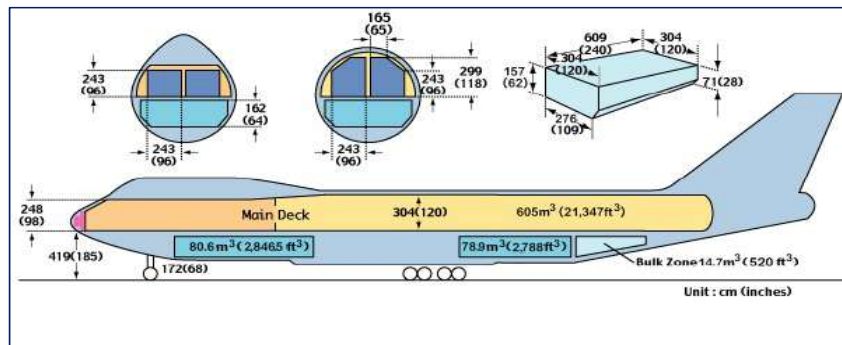


Ilustración 1 Sección Tipo Aeronaves Comerciales

Las empresas operadoras de servicios de transporte aéreo clasifican los aviones que se utilizan para estas actividades en dos grandes tipologías por sus dimensiones:

- Aeronaves de Fuselaje Estrecho (Narrow Body)
- Aeronaves de Fuselaje Ancho (Wide Body)

Los aviones tipo “Narrow Body” son aviones más pequeños y con un radio de operación inferior. Los modelos más extendidos de este tipo entre las compañías aéreas son los Airbus A-320 y los Boeing B-737. Las empresas de transporte aéreo que utilizan estos modelos son principalmente operadores logísticos de paquetería (DHL, UPS) con operaciones en base a rutas fijas diseñadas en forma de malla conectando diferentes centros de distribución (Hubs) de estas empresas que se sitúan repartidos por Europa.

Por su parte, las aeronaves “Wide Body” son los aviones de mayor tamaño que pueden operar en vuelos intercontinentales. Los modelos de este segmento de los principales fabricantes a





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

nivel mundial son los Airbus A-350 y A-380 y los Boeing B-747 y B-777. Estos aparatos son operados generalmente por compañías aéreas (IBERIA, EMIRATES, TURKISH, etc.), en operaciones donde la mayor parte de la carga de cada vuelo pertenece a una sola empresa cargadora, y los trayectos conectan los grandes centros de distribución propios de la empresa cargadora en cada región del mundo donde tiene presencia.

En el siguiente gráfico, procedente del observatorio mensual de la actividad de carga aérea del Aeropuerto de Barcelona de enero de 2022, aparecen los modelos de avión más utilizados por los transportistas en esta Terminal, clasificados por la distancia de operación.

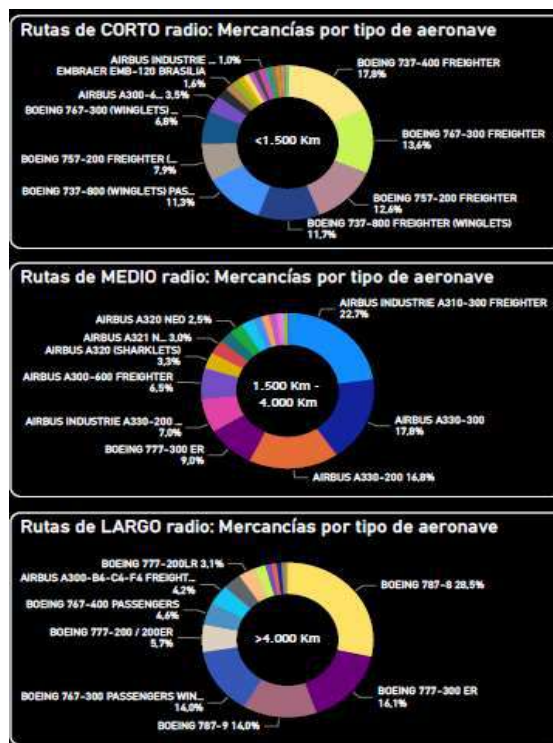


Gráfico 2 Tipología de Aeronaves Carga Aérea Aeropuerto de Barcelona

En el gráfico siguiente se pueden ver los destinos principales atendidos por cada tipología de avión de carga desde el Aeropuerto de Madrid-Barajas en el primer trimestre de 2024. Los modelos “Wide Body” conectan principalmente con destinos en Medio Oriente y Asia, además de con los Hubs agregadores en Europa de las empresas de paquetería de nivel mundial (FedEx-París CDG, DHL-Leipzig, y UPS-Colonia). Los cargueros “Narrow Body”, por su parte, conectan Madrid con aeropuertos españoles (Barcelona, e Islas Canarias) y con las terminales





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

aeroportuarias de la empresa de transporte DHL en Europa.

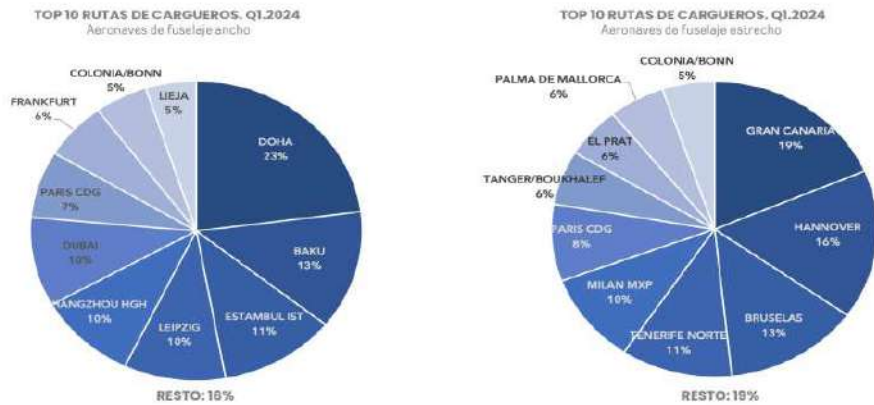


Gráfico 3. Principales Destinos Aviones Cargueros por tipología. Aeropuerto de Madrid 2024Q1

Cada modelo de avión requiere, por sus características técnicas y sus dimensiones, que la infraestructura del aeropuerto cumpla unos criterios que hagan viable su operación en condiciones de seguridad. Estos criterios tienen que ver con la geometría del campo de vuelos, con la resistencia de los pavimentos por donde deben circular, y con la disponibilidad de sistemas de navegación aérea.

En el cuadro siguiente se resumen las características técnicas y los requisitos del aeropuerto que aplican a cada uno de los modelos más habituales en el sector del transporte aéreo de mercancías, obtenidos de los manuales de operación de los fabricantes de estas aeronaves.

	Fuselaje Estrecho - "Narrow Body"		Fuselaje Ancho - "Wide Body"			
	Airbus A-320-200	Boeing B-737-9	Airbus A-350-900	Airbus A-380-800	Boeing B-747-200C	Boeing B-777-300
<b>Dimensiones Aeronaves</b>						
Longitud Total (m)	37,57	42,11	66,61	72,73	69,8	73,86
Envergadura Alas (m)	34,1	35,92	64,75	79,75	59,64	60,93
Ancho Rodadura (m)	8,96	5,72	12,87	14,34	11	10,97
Código Referencia Aeródromos	4C	4C	4E	4F	4E	4F
<b>Geometría Aeródromo (todas las dim. en m)</b>						
Longitud Mínima Pista de Vuelo Máx. Carga (1)	2.100,00	3.300,00	3.400,00	3.600,00	4.000,00	4.050,00
Anchura Mínima Pista de Vuelo	30,00	45,00	45,00	60,00	45,00	60,00
Anchura Mínima Calles Rodadura	23,00	23,00	23,00	23,00	23,00	23,00
Dist. Mínima Pista - Rodadura Paralela	101,00	101,00	101,00	101,00	101,00	101,00
Radio de Giro 90º Pista - Rodadura	16,50	23,00	25,50	25,50	30,48	26,00
Radio de Giro 180º	18,20	18,30	24,50	33,00	26,40	28,00
<b>Pesos y Resistencia Pavimentos</b>						
Peso Máximo Rodadura Taxi (Kg)	73.900	88.541	280.900	562.000	379.100	287.800
Peso Máximo para Despegue (Kg)	73.500	88.314	280.000	560.000	377.800	286.900
Peso Máximo Despegue Pista León (Kg)	73.500	80.000	266.000	530.000	310.000	260.000
Peso Máximo Despegue Pista León (% Máx. Avión)	100,00%	90,59%	95,00%	94,64%	82,05%	90,62%
Código ACN Resistencia Pavimento (2)	44	58	79	75	45	68

(1) Longitud según condiciones locales Aeropuerto León (altitud y temperatura tipo de documento AIP) con peso máximo para despegue

Tabla 1 Características Aeronaves Transporte Mercancías





## 2.2.- OPERATIVIDAD DE LAS AERONAVES DE CARGA AÉREA EN DEL AEROPUERTO DE LEÓN

Las características aeronáuticas necesarias para comprobar la viabilidad de programar un vuelo con un modelo de avión en un aeródromo están recogidas en el documento AIP (Aeronautical Information Publication) que publica la entidad ENAIRE para todos los aeropuertos internacionales situados en territorio español, y que está disponible en su página web (<https://aip.enaire.es/AIP/#END>).

En el caso del Aeropuerto de León, los datos más relevantes a efectos de este Estudio de Viabilidad que aparecen en ese documento AIP son los siguientes:

- Altitud del Aeropuerto: 916 m / 3.006 ft
- Pista de vuelos:
  - Dimensiones: 3.000 m longitud / 45 m anchura
  - Calle Rodaje Paralela No
  - Superficie pavimento: Asfalto
  - Resistencia código PCN 105 / F / C / W / T
- Plataforma Aviación Civil:
  - Superficie: Asfalto
  - Resistencia código PCN 59 / F / C / W / T
- Calles de Rodaje:
  - Superficie: Asfalto
  - Anchura:
    - TWY A 23 m
    - TWY B y C 18 m
  - Resistencia código PCN
    - TWY A 55 / F / C / W / T
    - TWY B 94 / F / A / W / T
    - TWY C 26 / F / B / W / T

Antes de comparar estas características del Aeropuerto con los requerimientos de las aeronaves que se utilizan para el transporte de mercancías, consideramos importante aclarar algunos conceptos:

- La ALTITUD a la que se ubica el aeropuerto es un condicionante para la operación de despegue de los aviones. Los manuales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) indican que, por cada 300 m de altitud del aeropuerto sobre el nivel del mar, la longitud de la pista de despegue de un mismo avión debe aumentarse un 7%. Por tanto, en el Aeropuerto de León (916 m de altitud) una aeronave necesita un 21% más de longitud para despegar que en un aeródromo situado al nivel del mar.





La longitud necesaria para el despegue con el peso máximo de cada uno de los modelos recogidos en el apartado anterior que figuran en la tabla ya está indicada para la altitud de León. También se ha recogido en la tabla el peso máximo con que puede despegar en León cada modelo con una longitud de pista de 3.000 metros.

- Con la configuración del campo de vuelos del Aeropuerto de León, que no dispone de calle de rodaje paralela a la pista de vuelos, las aeronaves deben realizar un giro de 180° en la propia pista para situarse en la cabecera antes del despegue, o para dirigirse hacia la plataforma de estacionamiento al aterrizar.
- La RESISTENCIA de los pavimentos está expresada según el sistema PCN/ACN de la OACI. Este método de cálculo asigna un coeficiente al pavimento de cada zona del aeropuerto en función de su capacidad mecánica e indica también el tipo de material con que está construido (coeficiente PCN – Pavement Classification Number). Cada modelo de avión tiene también asignado un código ACN – Aircraft Classification Number – que mide la presión que transmite al suelo a través de los neumáticos. Para asegurar que un avión puede circular o estacionarse en una zona del aeropuerto, es necesario que el código ACN del avión sea inferior al PCN del pavimento. Para este Estudio de Viabilidad, que se refiere a aeronaves que operarán desde la plataforma civil del Aeropuerto de León, debe considerarse la resistencia de la pista de vuelo, de la propia plataforma de Aviación Civil, y de la calle de rodaje denominada TWY A que conecta ambas zonas del aeródromo.

Comparando las características del Aeropuerto de León con las de los modelos de avión más habituales en el transporte de mercancías, se extraen las siguientes conclusiones:

- 1) La longitud de la pista del Aeropuerto de León solo permite el despegue a máxima capacidad de carga de la aeronave más pequeña de las analizadas (familia Airbus A-320). Para el resto de modelos, la carga máxima admisible varía entre un 82% y un 95% de la capacidad del avión.
- 2) Los dos modelos de avión de carga más grandes del mercado (Airbus A-380 y Boeing B-777), que tienen una envergadura de más de 60 m y por tanto tienen la letra “F” en su código de referencia, no pueden operar en el Aeropuerto de León ya que la normativa OACI exige una pista de 60 m de anchura.
- 3) Los sobrecargos con que cuenta la pista de vuelos en las dos cabeceras permiten el giro de 180° en la fase de rodaje para todos los modelos analizados.
- 4) El pavimento de la calle de rodaje TWY A es el punto de menor resistencia estructural de la zona de operación de las aeronaves civiles en el Aeropuerto de León, por lo que solo podrán operar en el mismo aviones cuyo código ACN para pavimentos flexibles tengan un número igual o inferior a 55. En el caso de los modelos de aviones de carga





analizados, para situaciones de peso máximo al despegue tan solo podrían admitirse los modelos Airbus A-320 y Boeing B-747.

Finalmente, es destacable que la superficie de la plataforma de estacionamiento de aeronaves civiles del Aeropuerto de León tiene una superficie total de 57.000 m<sup>2</sup>, en los que se ubican 9 puestos para aviones comerciales y 8 puestos para aeronaves pequeñas de aviación general. Para establecer una comparación de estos datos con aeropuertos españoles especializados en carga aérea, en el Aeropuerto de Vitoria existe una plataforma de uso exclusivo para mercancías con 200.000 m<sup>2</sup> de superficie y en el Aeropuerto de Zaragoza la plataforma de aviación civil mide 150.000 m<sup>2</sup>. Las operaciones de carga y descarga de mercancía en los aviones requieren tener grandes superficies cerca de las posiciones de estacionamiento de las aeronaves donde situar temporalmente la mercancía en el lado aire del Aeropuerto y los equipos de movimiento de estas mercancías (Zona de "rampa").



*Imagen 3 Aeronave en proceso de carga en el Aeropuerto de Zaragoza, con carga situada alrededor del avión en Zona de Rampa*

Como conclusiones más relevantes de este análisis de la operatividad de aeronaves de carga en el Aeropuerto de León, se indican las siguientes:

- Las características del campo de vuelos del aeródromo establecen importantes limitaciones al tipo de aviones de carga que podrían utilizar el Aeropuerto. Para adaptar la infraestructura a más modelos de aeronaves utilizados habitualmente para transporte de mercancías, serían necesarias las siguientes actuaciones:
  - Prolongar la longitud de la pista de vuelos hasta alcanzar los 4.000 metros
  - Reforzar los pavimentos de calles de rodaje y plataforma para llegar a valores compatibles con las aeronaves de carga
- La superficie de la plataforma de aviación general es insuficiente para la operación continua de aviones dedicados exclusivamente a carga aérea. Esta superficie





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

debería, como mínimo, alcanzar los 100.000 m2 frente a los 57.000 m2 disponibles actualmente en el Aeropuerto de León.





### 3. ANÁLISIS DE NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA ACTIVIDAD DE CARGA AÉREA

#### 3.1.- INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO Y TRATAMIENTO DE MERCANCÍAS

La realización de operaciones de transporte aéreo de mercancías requiere la disponibilidad en el Aeropuerto de instalaciones logísticas en las que se ejecuten todas las actividades necesarias para que conectar el transporte por vía terrestre con el transporte en avión. Algunas de estas actividades son el almacenaje intermedio para la preparación de envíos completos, procesos de clasificación de mercancía por origen o destino, la agrupación de mercancías en los soportes adecuados para cada modo de transporte (pallets, plataformas, contenedores, etc.), o servicios de “cross-docking”.

Las operaciones concretas a realizar en estas instalaciones pueden variar enormemente en función de las necesidades de cada operador logístico y de las características del producto que se transporta, pero en todos los casos la operación de carga aérea va a requerir naves logísticas que dispongan de fachadas tanto al lado tierra del aeropuerto, para la conexión con la red de carreteras que permitirá continuar con la cadena de transporte, como al lado aire en la plataforma donde se realizará la carga y descarga de las aeronaves.



*Ilustración 2. Terminal de Carga del operador Swissport en el Aeropuerto de Zaragoza. Lado Tierra*

La fachada de estas naves logísticas en el lado tierra debe contar con muelles para camiones y una campa de maniobras amplia que facilite las operaciones de estos vehículos de grandes dimensiones.

En la configuración actual del Aeropuerto de León, el lado de la plataforma opuesto a la pista





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

de vuelos (lateral Este) está ocupado prácticamente en su totalidad por el edificio de la Terminal de Viajeros inaugurada en 2011, mientras que en el lado Sur se sitúan varios edificios con usos diversos (bloque técnico, antiguo edificio terminal, edificio de bomberos, etc.), y únicamente está disponible el borde Norte de la plataforma de aviación civil para ubicar naves logísticas.

Entre este borde Norte de la plataforma y el límite de la parcela del Aeropuerto existe una franja de aproximadamente 120 m de anchura donde podrían instalarse las naves logísticas de la terminal de carga, si bien esta opción supondría limitar las posibilidades de ampliación de la plataforma en esa dirección, que es la solución natural para un crecimiento del aeropuerto civil.

Además, como se ha indicado en apartados anteriores del Estudio, el tamaño de la plataforma actual se considera insuficiente para alojar actividades de carga aérea. Por tanto, la solución que se considera más adecuada para la implantación de las instalaciones logísticas de una terminal de carga aérea pasaría por una ampliación de la plataforma de aviación general hacia el Norte y la construcción de terminales logísticas paralelas al actual edificio terminal de viajeros.



*Ilustración 3 Propuesta de Ubicación de Nuevas Infraestructuras Terminal de Carga Aérea*

Esta opción de crecimiento de la infraestructura aeroportuaria supondrá una ampliación de la





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

superficie ocupada por el aeródromo, sobrepasando los actuales límites del recinto. La alternativa de menor coste económico pasa por situar la zona de actividades logísticas entre la plataforma y el actual vallado perimetral, pero con el inconveniente de dificultar una posible ampliación que sería necesaria si la Terminal de carga resulta atractiva para los operadores.

La superficie a construir para naves logísticas dependerá de las necesidades específicas de los operadores que se instalen. Como referencia, en los dos Aeropuertos españoles especializados en actividades de carga aérea (Vitoria y Zaragoza) que se vienen tomando como ejemplo, las superficies logísticas existentes son las siguientes:

Nave	Superficie Aprox. (m2)	Uso	Operador/es
<b>AEROPUERTO DE VITORIA</b>			
1	1.700	Logística	TNT Express
2	3.600	Terminal Perecederos	Varios
3	1.500	Logística	SCS Vitoria
4	7.500	Logística. Clasificación	DHL
<b>Total Sup. Naves</b>	<b>14.300</b>		
<b>AEROPUERTO DE ZARAGOZA</b>			
1	1.500	Logística	ACL Ground Services
2	2.000	Logística	GroundForce Cargo Emirates Sky Cargo
3	1.600	Logística	Globalia Cargo
4	3.600	Logística	TNT
5	4.000	Logística. Clasificación	Swissport
<b>Total Sup. Naves</b>	<b>12.700</b>		

Tabla 2 Superficies Naves Logísticas Aeropuertos Vitoria y Zaragoza

En Vitoria, la superficie más importante corresponde a la nave de la empresa DHL, destinada a clasificación de paquetería ya que este operador ha instalado en este aeropuerto su principal Hub en España para los servicios internacionales, con un vuelo diario de un avión B-737 conectando con el Hub europeo de la compañía, situado en el aeropuerto de Lieja.

En el caso de Zaragoza, además de las instalaciones destinadas a actividades de carga aérea del propio recinto del aeropuerto que ocupan compañías de transporte y servicios de handling, es relevante tener en cuenta la existencia de un gran complejo logístico (PLAZA) inmediatamente anexo al aeropuerto. En este polígono, el principal cargador que distribuye mercancías desde Zaragoza (Grupo INDITEX) tiene establecido uno de sus principales centros logísticos, con una instalación de más de 150.000 m2 donde se realizan, entre otras,





las tareas de grupaje de mercancías y preparación de envíos aéreos. Desde este centro logístico hasta el Aeropuerto de Zaragoza hay menos de 2 Km de distancia por carretera.

Los datos de estos dos ejemplos muestran que la superficie media de cada una de las instalaciones que deberían implantarse en el recinto del Aeropuerto de León para prestar servicio de transporte de mercancías debe estar entre 1.500 y 2.000 m<sup>2</sup>, y que estas instalaciones deben adaptarse a las necesidades específicas de cada operador, tanto de transportistas como de cargadores y empresas auxiliares de handling.

En cuanto a la zona de maniobras para camiones, se debe contar con una campa urbanizada y adaptada a tráfico pesado en la que se sitúen los muelles de carga de las naves logísticas y tenga una anchura de al menos 60 m para poder alojar tanto a los camiones situados en estos muelles como la circulación de los mismos y una zona para aparcamiento de espera. La superficie de esta urbanización exterior en el lado tierra deberá ser del orden de 200 m x 60 m = 12.000 m<sup>2</sup> y podrán preverse servicios auxiliares para el transporte de mercancías por carretera, tales como suministro de combustible, hotel, etc.

### **3.2.- ACCESOS TERRESTRES A LA TERMINAL DE CARGA**

Una Terminal de Carga Aérea constituye un punto de intercambio modal en el transporte de mercancías, que debe adaptarse a las necesidades operativas de los vehículos implicados en los dos modos de transporte que conecta (en este caso, avión y camión).

El actual acceso por carretera al Aeropuerto de León se realiza desde la carretera N-120, debiendo atravesar los vehículos el casco urbano de la localidad de La Virgen del Camino para llegar al aeródromo. Si se mantuviese este acceso con una Terminal de Carga Aérea en servicio, todos los camiones con la mercancía enviada o recibida desde el Aeropuerto deberían circular por estas vías urbanas con los consiguientes efectos negativos en congestión circulatoria, seguridad vial, ruidos y contaminación atmosférica para los habitantes del municipio.

En el año 2011 AENA y el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo suscribieron un Convenio para la construcción de un nuevo acceso por carretera al Aeropuerto de León, en virtud del cual el consistorio cedía los terrenos y el gestor aeroportuario financiaba todas las actuaciones. El objeto de este Convenio no se ha materializado a fecha de hoy.

El vial proyectado tenía una longitud de 1.624 metros, conectando la glorieta denominada Camino de Santiago al norte del polígono industrial de Trobajo del Camino y la glorieta de entrada al Aeropuerto. Se proyectó una carretera con calzada de dos carriles de 3,5 m y arcenes de 1,5 m.





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**



*Ilustración 4 Trazado Aproximado Proyecto Nuevo Acceso Aeropuerto de León*

El punto de conexión de este proyecto de vial de acceso al Aeropuerto con la carretera N-120, en un enlace con paso superior que permite tomar la carretera en ambos sentidos, se considera adecuado para el tráfico de mercancías asociado a una Terminal de carga.

Desde este punto de conexión del proyectado vial de acceso al aeropuerto con la N-120, los camiones también podrían acceder a la circunvalación LE-30 circulando por una carretera de carácter local que debería ser mejorada en sus condiciones actuales de firme y trazado para adaptarla a un tráfico intenso de vehículos de transporte de mercancías de grandes dimensiones.



*Ilustración 5 Conexión con la Autovía LE-30 desde el punto de enlace del nuevo acceso con la N-20*





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Como condición necesaria para una operación eficiente del transporte por carretera vinculado a la actividad de carga aérea debería ejecutarse este nuevo acceso al Aeropuerto que evite el paso por el casco urbano de La Virgen del Camino, revisando el dimensionamiento del firme para adaptarlo a la previsión de tránsito de camiones vinculados al transporte de mercancías por vía aérea.

El presupuesto previsto en el año 2011 por AENA para esta actuación, destinado a la redacción del proyecto y a la ejecución de las obras, era ligeramente superior a los tres millones de Euros, en concreto 3.015.000 € según la Nota de Prensa oficial que se publicó en su momento.





### **3.3.- CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS**

El análisis realizado sobre las infraestructuras con que debería dotarse al Aeropuerto de León para que funcione de forma competitiva una Terminal de carga aérea en sus instalaciones permite obtener las siguientes conclusiones:

- Es necesario dotar al Aeropuerto de un acceso terrestre alternativo al actual, para evitar el tráfico de vehículos pesados por las calles de la localidad de La Virgen del Camino.
- Es necesario crear una zona de actividades logísticas anexa a la plataforma de aeronaves del Aeropuerto, que incluya naves con muelles de carga en el lado tierra y una superficie debidamente urbanizada para la operación de camiones.
- La ubicación que se considera más adecuada para esta zona logística es en paralelo a la actual terminal de viajeros y aparcamiento de turismos, permitiendo una ampliación de la plataforma de aeronaves que también se considera necesaria para atender una actividad relevante de transporte de carga aérea.





#### **4. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LA IMPLANTACIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN**

##### **4.1.- NAVEGACIÓN AÉREA Y CUESTIONES FISCALES**

El Aeropuerto de León tiene la categoría de “Aeropuerto Internacional” por lo que, según el Anexo 9 de la OACI “Facilitación”, dispone de instalaciones adecuadas para el control fronterizo tanto de viajeros como de mercancías transportados por vía aérea en rutas internacionales.

Esta clasificación del aeropuerto permite planificar vuelos entre León y cualquier otro aeropuerto internacional en los sistemas de navegación aérea aplicados en las diferentes regiones del mundo.

El Aeropuerto de León cuenta con una dependencia administrativa de Aduanas, del Ministerio de Hacienda, que actualmente ocupa un pequeño edificio de aproximadamente 20 m2 situado frente al pabellón de autoridades. En este espacio se dispone de un escáner con capacidad para bultos de pequeñas dimensiones, máximo 1,0x1,0x1,0 m, y no hay presencia continua de funcionarios, sino que acuden desde otras oficinas de la ciudad de León cuando hay algún envío con afecciones fiscales de importación o exportación.

Estas instalaciones para control aduanero de mercancías están dimensionadas para los envíos que actualmente se realizan en las bodegas de los aviones de pasajeros que operan desde el Aeropuerto de León. Para la actividad de una Terminal de carga resultarían claramente insuficientes y se deberán habilitar nuevos espacios acondicionados para el volumen de actividad que se prevea de importaciones y exportaciones con países ajenos a la Unión Europea. La aduana debe contar con una zona administrativa donde trabajen los funcionarios encargados de tramitar las declaraciones de mercancías que deben presentar los transportistas y los cargadores, y un espacio para el almacenamiento temporal y eventual inspección de los productos transportados.

Si se producen importaciones o exportaciones de productos alimenticios de origen animal, también debe existir un Punto de Inspección Fronteriza (PIF) en el que se realicen los controles veterinarios establecidos por la normativa europea para vigilar la calidad y salubridad de estas mercancías. En la actualidad, los únicos aeropuertos españoles que mantienen activos sus PIF con autorización de la Comisión Europea son los de Madrid, Barcelona, Vitoria, Zaragoza, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur y Valencia.





#### 4.2.- CUESTIONES URBANÍSTICAS

Como ya se indicó previamente, los terrenos ocupados por el aeródromo de La Virgen del Camino se sitúan en los términos municipales de Valverde de la Virgen y San Andrés del Rabanedo.

Las normas urbanísticas vigentes en el Ayuntamiento de Valverde de la Virgen corresponden al Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado en el año 2000, mientras que en San Andrés del Rabanedo está vigente el PGOU del año 2010.

En ambos documentos de planeamiento, todo el aeródromo figura con la clasificación de "Suelo Rústico con Protección de Infraestructura Aeroportuaria".

Esta consideración urbanística de Infraestructura Aeroportuaria permite que los organismos supramunicipales responsables de la misma promuevan el desarrollo de las actuaciones necesarias para que se presten con las mejores condiciones los servicios a los que están vinculadas, en este caso el transporte aéreo.

La gestión del Aeropuerto de León está encomendada a la empresa AENA, que mantiene un convenio con el Ministerio de Defensa (propietario de los terrenos del aeródromo) para la realización de todas las actividades de transporte aéreo civil, tanto de viajeros como de mercancías en la superficie cedida para este fin.

Por consiguiente, la ejecución de las actuaciones que se consideren necesarias para poner en marcha una Terminal de carga aérea en el Aeropuerto de León es viable urbanísticamente y puede ser promovida directamente por AENA como gestor del aeropuerto, sin necesidad de autorizaciones urbanísticas municipales.

En función del alcance concreto de las actuaciones, sí puede resultar de aplicación la normativa nacional sobre análisis medioambiental de los proyectos. En la ampliación del aeropuerto del año 2007, las autoridades de Medio Ambiente consideraron que no era necesaria una Declaración de Impacto Ambiental.

En virtud de la normativa aplicable a los aeródromos militares abiertos al uso civil (Real Decreto 1167/1995), en caso de que se requiera añadir nuevos terrenos al recinto (como por ejemplo para ampliar la plataforma de aeronaves según la propuesta realizada), corresponderá al Ministerio de Defensa la titularidad de los terrenos que sea preciso expropiar.

Esta fórmula está recogida, por ejemplo, en el Convenio firmado en el año 2019 entre el Ministerio de Defensa y AENA para obtener 15.000 m<sup>2</sup> de terrenos necesarios para mejorar el drenaje del campo de vuelos. Este Convenio fue publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 21 de noviembre de 2019.





#### 4.3.- PARTICIPACIÓN DE INSTITUCIONES PÚBLICAS EN LA PROMOCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS

El análisis realizado durante la elaboración de este Estudio de Viabilidad del desarrollo de aeropuertos especializados en transporte de mercancías, especialmente los casos de Vitoria y Zaragoza, ha identificado como un factor relevante para su éxito la implicación de las Administraciones Públicas.

En el caso del Aeropuerto de Vitoria, existe una sociedad mercantil (VIA PROMOCIÓN DEL AEROPUERTO DE VITORIA S.A.) participada por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria y la Cámara de Comercio e Industria de Álava, cuya finalidad es promocionar las actividades aeronáuticas en el Aeropuerto de Foronda. La página web de esta empresa pública de promoción es <https://www.via.aero/es/>.

La gestión de esta sociedad está encomendada a la Cámara de Comercio e Industria, y participan activamente en ferias y eventos internacionales relacionados con el transporte aéreo, tanto de mercancías como de viajeros.

En Zaragoza no existe un organismo específico de promoción del aeropuerto, pero las Administraciones locales (Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza) son los accionistas de la sociedad "PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA PLAZA S.A.", la entidad pública promotora del mayor centro de transportes de la Península Ibérica que se ha desarrollado en los terrenos anexos al Aeropuerto de Zaragoza con la configuración de un Hub intermodal carretera - ferrocarril – transporte aéreo.

El Consorcio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León, formado en los años 90 del siglo pasado y del que en estos momentos forman parte el Ayuntamiento de la ciudad y la Diputación Provincial, ha demostrado también la eficacia de un apoyo institucional bien estructurado para la promoción del transporte aéreo de viajeros, por lo que **consideramos positivo mantener y potenciar este organismo como vía de apoyo a la viabilidad de una Terminal de Carga en el Aeropuerto de León.**





## **5. ESTIMACIÓN DE INVERSIONES NECESARIAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA TERMINAL DE CARGA EN EL AEROPUERTO DE LEÓN**

Conforme a las conclusiones extraídas de los análisis realizados en los apartados anteriores, para dotar al Aeropuerto de León de una Terminal de Carga que resulte competitivo en el transporte aéreo de mercancías deben realizarse las siguientes actuaciones de mejora y/o ampliación de las infraestructuras existentes:

- Aumento de longitud de la pista de vuelos para que puedan operar en la misma aviones de gran tamaño utilizados habitualmente por los operadores logísticos.
- Mejora de la capacidad portante de las calles de rodaje y de la plataforma de aviación civil.
- Extensión de la superficie de la plataforma de aviación civil.
- Construcción de una Terminal de Carga Aérea, con naves logísticas y urbanización en el lado tierra para operación de camiones
- Construcción de un nuevo acceso por carretera al aeropuerto.

### **5.1.- REFERENCIAS A PROYECTOS SIMILARES DESARROLLADOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES**

Para estimar la inversión económica de cada una de estas actuaciones, se ha tomado como base los presupuestos de obras de la misma tipología ejecutadas por AENA en los últimos 5 años en aeropuertos españoles, especialmente en aquellos especializados en transporte de mercancías.

Las actuaciones similares consideradas como referencia, con datos procedentes de la web (<https://contratacion.aena.es/contratacion/principal?portal=licitaciones>) de contratación pública de AENA son las siguientes:





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Aeropuerto	Actuación	Inversión Adjudicada		Total Inversión	Características Actuación	Año
		Proy. y Dcción. Obra	Ejecución Obra			
Vitoria	Adecuación Capacidad Portante Plataforma Rampa 2 y Calle Rodaje E	296.153,55 €	4.462.317,86 €	<b>4.758.471,41 €</b>	Rehabilitación 25.000 m2 superficie	2018
Madrid-Barajas	Nueva Plataforma Remotos T4S	486.201,23 €	43.201.840,00 €	<b>43.688.041,23 €</b>	Nueva Plataforma 298.100 m2	2020
Zaragoza	Ampliación Plataforma Comercial de Aeronaves		5.868.500,00 €	<b>5.868.500,00 €</b>	Nueva Plataforma 34.000 m2	2020
Zaragoza	Nueva Terminal de Carga		4.256.700,81 €	<b>4.256.700,81 €</b>	Nave Logística 3.000 m2 Urbanización 10.269 m2	2021
Santiago de C.	ADECUACION CALLE DE RODAJE T ENTRE E1 Y E2. AEROPUERTO DE SANTIAGO - ROSALÍA DE CASTRO			<b>2.980.218,00 €</b>	Aumento de capacidad portante pista rodadura paralela pavimento asfáltico. Superficie aprox. 35.000 m2	2022
Reus	Mejora de capacidad portante en plataforma en los Stands 1-7		10.533.050,00 €	<b>10.533.050,00 €</b>	Demolición y reconstrucción plataforma estacionamiento aviones sup. aprox. 43.000 m2	2024
Madrid-Barajas	REGENERACIÓN DE PAVIMENTO EN LAS CALLES DE RODAJE X4-X5		1.476.778,38 €	<b>1.476.778,38 €</b>	Refuerzo de pavimento asfáltico en calle de rodadura. Superficie aproximada 24.000 m2	2024
Madrid-Barajas	REGENERACIÓN DE PAVIMENTO EN LAS CALLES DE RODAJE M33-M34		1.143.038,41 €	<b>1.143.038,41 €</b>	Refuerzo de pavimento asfáltico en calle de rodadura. Superficie aproximada 21.000 m2	2024
Zaragoza	Remodelación Integral y Ampliación Pista 12R/30L			<b>14.000.000,00 €</b>	Remodelación Completa Firme y Ensanche para Aviones Cat. F	2025 (Prev.)

*Tabla 3 Inversiones de Aena en actuaciones comparables a las necesarias para la actividad de carga aérea en el Aeropuerto de León*

Para el caso del nuevo acceso por carretera, se considerará como base para la estimación del coste necesario para ejecutarlo la inversión prevista en 2011 en el Convenio suscrito con objeto de ejecutar este vial, actualizándolo con el índice de precios de construcción que corresponde al plazo transcurrido desde la firma del Convenio.





## 5.2.- VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL AEROPUERTO DE LEÓN

### ➤ PROLONGACIÓN DE LA PISTA DE VUELOS

Esta inversión tendrá como objetivo aumentar la longitud de la pista hasta alcanzar los 4.000 metros, manteniendo la anchura (45 m) y las características de resistencia mecánica del firme que tiene la sección de la pista de vuelos actual.

Con esta ampliación, podrán despegar del Aeropuerto de León todos los modelos de aeronave de Categoría E con el peso máximo que admiten.

Este proyecto deberá contemplar como actuaciones principales el movimiento de tierras necesario para nivelar la plataforma de la pista, la ejecución de las distintas capas de firme, la instalación de balizamiento y señalización, y la reforma del cerramiento perimetral del aeródromo para incluir la nueva superficie del campo de vuelos.

Tomando como referencia la inversión prevista en las obras de ampliación y mejora de la pista de vuelos del aeropuerto de Zaragoza, que se preveía licitar en 2023 pero que aún está pendiente, el coste medio por unidad de superficie de pista afectada es de 245,00 €/m<sup>2</sup>.

Aplicando este valor a la superficie de ampliación necesaria en la pista de vuelos del aeropuerto de León (1.000 x 45 = 45.000 m<sup>2</sup>), la inversión necesaria puede estimarse en 11.025.000 €.

### ➤ MEJORA DE LA CAPACIDAD PORTANTE DE LA CALLE DE RODAJE TWY-A Y DE LA ACTUAL PLATAFORMA COMERCIAL

Esta inversión resulta necesaria para que tanto la calle de rodaje que conecta la pista con la plataforma de aviación comercial del Aeropuerto como esta superficie de estacionamiento de aeronaves tengan un coeficiente PCN que permita el paso por las mismas de los modelos de avión utilizados en la actividad de transporte de carga.

El valor PCN actual de la calle de rodadura TWY-A es 55 y el de la plataforma comercial de 59, mientras que las aeronaves más comunes en la actividad que se está analizando tienen valores ACN entre 44 y 79.

En las obras que se ejecutaron con esta misma finalidad en el Aeropuerto de Vitoria en el año 2018 se mejoró la capacidad portante de una superficie de 25.000 m<sup>2</sup> con un coste de 4.758.471 €. El coste medio por unidad de superficie de estos trabajos resultó, por tanto, con un valor de 190 €/m<sup>2</sup>.

En la actualización de datos que se realiza en septiembre de 2024, se han documentado

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024 30





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

varias obras contratadas por AENA en diferentes aeropuertos para mejorar la capacidad portante de pavimentos de calles de rodadura y plataformas de estacionamiento de aeronaves.

En el aeropuerto de Reus se contrató en 2024 una obra de renovación de la plataforma de estacionamiento para 7 aviones, con una superficie total de 43.000 m<sup>2</sup> y un presupuesto de adjudicación de 10.553.050 €. El coste medio por m<sup>2</sup> de plataforma de estacionamiento es de 245 €/m<sup>2</sup>.

El importe de las obras contratadas por AENA en el año 2022 para aumentar la capacidad portante de la calle de rodadura del aeropuerto de Santiago de Compostela-Rosalía de Castro ascendió a 2.980.218 €. La superficie mejorada fue de 35.000 m<sup>2</sup> de pavimento asfáltico, por lo que el coste medio de esta actuación fue de 85 €/m<sup>2</sup>.

En el aeropuerto de Madrid-Barajas se han contratado en el último año también dos actuaciones de renovación de pavimento asfáltico en calles de rodadura, asimilables por tipología a un refuerzo de capacidad portante de calles de rodadura. El importe conjunto de estas dos obras ha sido de 2.619.817 €, tratando una superficie aproximada de 45.000 m<sup>2</sup>. Por tanto, el coste unitario ha sido de 58 €/m<sup>2</sup>.

Al contar en este momento con mayor cantidad de referencias de obras similares contratadas en aeropuertos de la red de AENA, podremos estimar la inversión necesaria en el aeropuerto de León diferenciando los requerimientos de mejora de capacidad portante para las calles de rodadura y los de la plataforma de estacionamiento.

Para esta versión actualizada del estudio de viabilidad, consideraremos un coste medio de 80 €/m<sup>2</sup> para la mejora de las calles de rodadura y de 240 €/m<sup>2</sup> para la plataforma de estacionamiento.

#### ➤ AMPLIACIÓN DE SUPERFICIE DE LA PLATAFORMA DE AVIACIÓN COMERCIAL

La actual plataforma de aviación comercial del aeródromo de León tiene una superficie de 57.000 m<sup>2</sup>, y como se ha justificado en el análisis realizado a las infraestructuras disponibles resulta insuficiente para albergar una actividad intensa de transporte de mercancías.

La ampliación hasta 100.000 m<sup>2</sup> requiere, por consiguiente, ejecutar 43.000 m<sup>2</sup> de nueva plataforma junto al borde Norte de la plataforma existente.

A partir los costes publicados en la web de contratación de AENA de los proyectos ejecutados para construir nuevas plataformas para aviación comercial en los aeropuertos de Madrid (año 2020 con una superficie de 298.100 m<sup>2</sup>) y Zaragoza (año 2020 con una superficie de 34.000 m<sup>2</sup>) se obtuvo un coste medio de este tipo de obras por unidad de superficie de 165 €/m<sup>2</sup> para poder realizar la estimación de esta actuación en el aeropuerto de León.





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Vamos a actualizar esta ratio con la subida del índice de precios de construcción de obra civil del Ministerio de Transportes entre 2020 y 2023, aplicando por tanto un incremento del 25,13%. Con esta revisión, el coste unitario por m2 de ampliación de superficie se va a estimar en 206,50 €/m2.

➤ **TERMINAL DE CARGA CON NAVES LOGÍSTICAS Y ZONA DE OPERACIÓN DE CAMIONES EN EL LADO TIERRA**

Para dotar al aeropuerto de León de una terminal de carga se ha estimado en el estudio realizado que deben construirse naves de tipología logística con una superficie aproximada de 3.000 m2 y una zona de operación de camiones en el lado tierra de unos 12.000 m2.

Las dimensiones y características de esta actuación son prácticamente idénticas a las del proyecto desarrollado en 2021 en el Aeropuerto de Zaragoza para crear una nueva terminal de carga para absorber el incremento de esta actividad (naves de 3.000 m2 y urbanización de 10.269 m2).

Por tanto, para estimar el coste necesario para incorporar estas infraestructuras al aeropuerto de León se ha tomado como referencia este proyecto, aplicando al presupuesto contratado en 2021 la subida del índice de construcción de Edificación No Residencial entre ese año y el año 2023. Esta variación ha sido del 14,34%.

➤ **NUEVO VIAL DE ACCESO AL AEROPUERTO**

El nuevo vial se ha considerado que tendrá el mismo trazado y características que el proyecto en el año 2008 por AENA y que figuraba en el convenio suscrito con el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo.

El coste estimado en ese momento para estas obras ascendía a 3.015.000 € según se publicó por parte de AENA. Para estimar el coste actualizado, se aplica a este importe la variación registrada entre 2008 y 2023 del índice de variación de precios de obras de ingeniería civil publicado en las estadísticas de costes de construcción del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La variación del mencionado índice oficial de costes de construcción es de un 30,37%, por lo que aumentaremos el presupuesto inicial en este porcentaje para estimar el coste actual del nuevo vial que debería ejecutarse.

➤ **RESUMEN DE COSTE ESTIMADO DE LAS INVERSIONES A EJECUTAR**

**VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024** 32





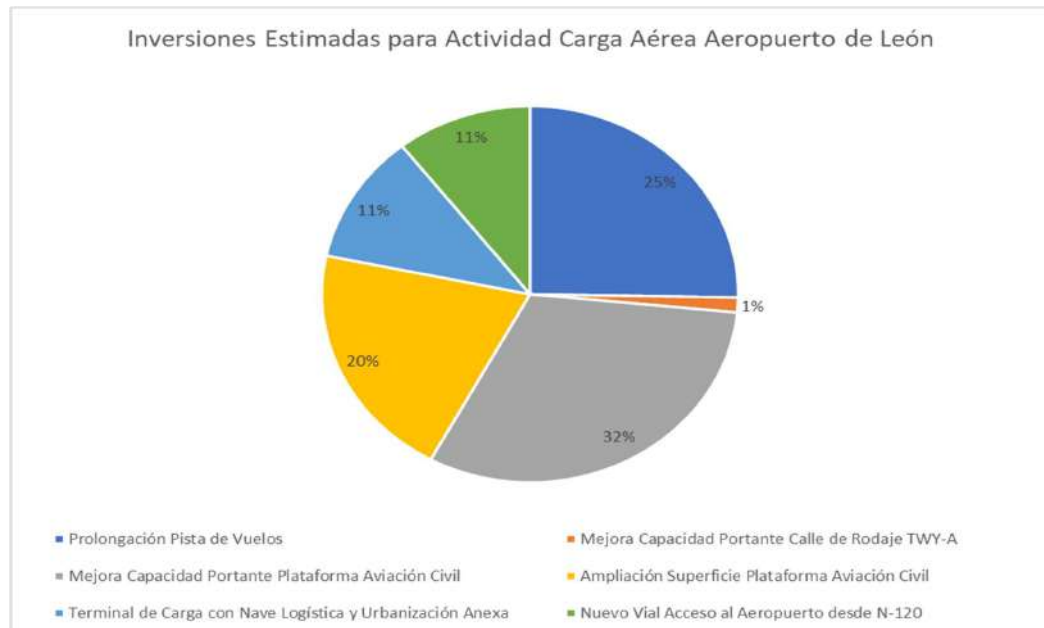
**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Considerando las dimensiones que se consideran necesarias para cada una de las actuaciones previstas en el Aeropuerto de León, la estimación de la inversión económica se resume en la tabla siguiente:

Actuación	Dimensiones Actuación			Ratio Coste 2024	Estimación Inversión 2022
	Longitud	Ancho	Superficie		
Prolongación Pista de Vuelos	1.000	45	45.000	245,00 €	<b>11.025.000,00 €</b>
Mejora Capacidad Portante Calle de Rodaje TWY-A	300	23	6.900	80,00 €	<b>552.000,00 €</b>
Mejora Capacidad Portante Plataforma Aviación Civil			57.000	240,00 €	<b>13.680.000,00 €</b>
Ampliación Superficie Plataforma Aviación Civil			43.000	206,50 €	<b>8.879.500,00 €</b>
Terminal de Carga con Nave Logística y Urbanización Anexa			Naves 3.000 m2 Urb. 12.000 m2		<b>4.867.111,71 €</b>
Nuevo Vial Acceso al Aeropuerto desde N-120	1.650				<b>4.600.000,00 €</b>

*Tabla 4 Estimación Inversiones para Adecuación del Aeropuerto de León a la actividad Transporte de Mercancías por vía aérea*

Con la ejecución de todas las actuaciones indicadas, que representan una **inversión total estimada de prácticamente 43,6 millones de Euros**, el Aeropuerto de León dispondría de todas las capacidades operativas necesarias para albergar prácticamente cualquier tipo de transporte aéreo de mercancías, incluso en aviones cargueros de gran tamaño y en rutas transoceánicas.





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

Ejecutando solo una parte de las inversiones (vial de acceso, terminal de carga y mejora de capacidad portante de la calle de rodaje y la plataforma actuales) que representan aproximadamente el 50% del importe máximo estimado el Aeropuerto podría iniciar la actividad de transporte aéreo de mercancías de corto radio (aviones narrow-body), pero con limitaciones en los modelos de avión que pueden operar en el aeropuerto, tanto por peso como por dimensiones de las aeronaves.

El plazo para ejecutar todas estas actuaciones se estima entre los 4 y los 6 años, siendo necesario cubrir todas las fases administrativas de planificación técnica y presupuestaria de las inversiones, elaboración de proyectos y estudios técnicos, y ejecución de las obras de construcción.

Para evaluar la competitividad de una Terminal de Carga en el Aeropuerto de León también se considera relevante destacar que, actualmente, AENA está desarrollando dos importantes planes de desarrollo urbanístico en los terrenos de los que dispone en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y en ambos casos incluyen la construcción de grandes centros de carga aérea.

En el caso del proyecto "Madrid Airport City", el primer proyecto que se puso en marcha en el año 2021 y en el que se han previsto 28 Has. de terrenos para uso logístico, AENA seleccionó en un proceso competitivo a varias empresas inmobiliarias que deberían actuar como promotores del desarrollo. Sin embargo, todos los adjudicatarios han renunciado al proyecto al considerar que no está garantizada la viabilidad económica con el planteamiento inicial. En estos momentos, se está replanteando la fórmula de colaboración público-privada para volver a licitarlo, sin que haya una previsión fijada de puesta en servicio de estas infraestructuras logísticas.





*Ilustración 6 Actuaciones previstas en el Proyecto "Madrid Airport City". Fuente: Libro Blanco de Diseño Área 1 Logística Sur*





## **6. ANALISIS DE LA POSICIÓN DEL AEROPUERTO DE LEÓN EN EL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS**

A lo largo de los siguientes apartados se analizará la oferta y la demanda de transporte de mercancías en la zona geográfica con potencialidad de utilizar como base para sus operaciones el aeropuerto de León.

Para el análisis se ha realizado en primer lugar una explicación de la ubicación y por lo tanto del área y regiones susceptibles de utilizar el aeropuerto como terminal de entrada y/o salida de sus mercancías, para a continuación analizar la evolución en los últimos ejercicios de las importaciones y las exportaciones en transporte aéreo por región y por tipología. Cabe destacar que para el análisis de la evolución de las importaciones y exportaciones se han tenido en cuenta los ejercicios 2017, 2018 y 2019 dado que este periodo de tres años es el último normalizado, y por lo tanto no tuvo ninguna influencia la pandemia que viene afectando a la economía global desde el año 2020.

Por último, se realiza una comparativa de volúmenes transportados por carga aérea entre el área de influencia del aeropuerto de León y los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza, para terminar con el análisis de las posibilidades reales e intereses de algunas de las más importantes compañías de carga en España para ubicarse en el aeropuerto de León.

### **6.1.- SITUACIÓN LOGÍSTICA DE LEÓN Y ÁREA GEOGRÁFICA DE INFLUENCIA**

La Provincia de León, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, se encuentra en el Noroeste de la Península Ibérica, limitando por el oeste con Galicia, por el Norte con Asturias y por el Noreste con Cantabria.

El enclave desde el punto de vista logístico, a priori, parece óptimo a la hora de conectar el norte y el oeste de la península con el resto del país. Como puede verse en el mapa expuesto a continuación la red de ferrocarril de mercancías tiene un nodo en León donde se cruzan las líneas con origen o destino Asturias y las líneas con origen o destino Galicia.





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**



*Ilustración 7 Líneas Ferrocarril NW España Fuente: Ministerio de Fomento-Red Europea de Transporte*

Por carretera, la ciudad de León está dispone de conexiones con la red general que comunican con todas las áreas urbanas e industriales de la zona NW de España. A través de la autopista AP 71 y la autovía A6 se establece conexión con todas las provincias gallegas, y la AP-66 conecta con el principado de Asturias hacia el norte y con Zamora hacia el sur.

El siguiente cuadro muestra la distancia en kilómetros desde León hasta alguna de las principales ciudades de las comunidades autónomas y provincias limítrofes.

	A Coruña	Lugo	Orense	Vigo	Gijón	Avilés	Oviedo	Zamora	Benavente
León	307	214	294	387	134	148	115	138	74

Fuente: Elaboración Propia<sup>1</sup>

En cuanto a las conexiones con terminales de tráfico marítimo de mercancías, se observa como León está conectado por carretera y ferrocarril con los puertos más importantes de la Cornisa Cantábrica y del noroeste de España.

<sup>1</sup> Las distancias se han calculado desde el aeropuerto de León hasta los centros logísticos más representativos o centro de las ciudades por lo que puede haber ligeras diferencias con otras mediciones.





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**



*Ilustración 8 Conexiones Centros Logísticos NW España. Fuente: Ministerio de Fomento - Red Europea de Transporte*

Todas las infraestructuras descritas (ferrocarril, carretera y puertos) que comunican León con las comunidades de Galicia, Asturias y Cantabria y con la provincia de Zamora son parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

La Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)<sup>2</sup> comprende las Infraestructuras de transporte lineales y nodales de los modos viarios de carreteras, ferroviario, aéreo, marítimo y navegación interior, así como las de carácter multimodal. También las aplicaciones telemáticas, incluidos los sistemas de gestión de tráfico SESAR (Cielo Único Europeo), ITS (Sistemas de Información de Tráfico por Carretera), ERTMS (Sistemas de Seguridad en Circulación Ferroviaria), VTMS (Sistemas de Información del Tráfico Marítimo), RIS (Sistemas de Información del Tráfico Fluvial), y las medidas de fomento de la gestión y uso eficiente de dichas infraestructuras (servicios de transporte de mercancías, seguridad, resiliencia, cambio climático y protección del medio ambiente), que permitan la creación y funcionamiento de unos servicios de transporte sostenibles y eficientes, definidos en los Reglamentos (UE) 1315/2013 y 1316/2013.

La composición de la Red es la siguiente:

- Infraestructuras nodales: Nodos urbanos, puertos, aeropuertos, y terminales multimodales de mercancías (Rail-Road Terminals, RRT) como ZALes (Zonas de Actividades Logísticas), Puertos Secos y otras Plataformas Logísticas.
- Infraestructuras lineales o de enlace entre nodos: ferrocarril, carretera, vías

<sup>2</sup> Definición de la red TEN-T en España: niveles de Red Básica y Global. Ministerio de Fomento





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

navegables interiores, Autopistas del Mar.

La Red se estructura en dos niveles:

- RED GLOBAL o completa (COMPREHENSIVE Network), se trata del concepto más amplio de la red TEN-T formada por todos los elementos considerados de interés común.
- RED BÁSICA (CORE Network), está compuesta de aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión Europea y son objeto preferente de actuaciones con ayuda comunitaria.

Dentro de la red así definida, se establecen los llamados CORREDORES multimodales de red básica. No constituyen un tercer nivel de red sino un instrumento de impulso a su realización al objeto de conseguir un desarrollo de la red eficiente y coordinado. Una parte de los corredores Atlántico y Mediterráneo discurren por España.

La siguiente lista, muestra los principales nodos de la Red definidos en España:

**Puertos:**

- Red Básica: Coruña, Gijón, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Algeciras, Sevilla, Huelva, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.
- Red Global: Vigo, Ferrol-San Cibrao, Avilés, Santander, Pasajes, Castellón, Sagunto, Alicante, Carboneras, Almería, Motril, Málaga, Cádiz, Ceuta, Melilla, Cala Sabina (Formentera), Mahón, Ibiza, San Sebastián de la Gomera, Arrecife, Puerto del Rosario, La Palma, Estaca (Hierro) y los Cristianos.

**Terminales Intermodales de Carreteras y Ferrocarril**, además de las ubicadas en los puertos, son las siguientes:

- RRT Básica: Córdoba, Antequera, Zaragoza-Plaza, **León**, Valladolid, Alcázar de San Juan, Barcelona, Madrid, Zal de Murcia y Bilbao.
- RRT Global: Linares, PLHUS-Huesca, Torrelavega, Salamanca, Toledo, Figueras, Penedés, Badajoz, Monforte de Lemos, Noaín, Tudela, Lezo, Arrúbal, Burgos, Vitoria-Gasteiz, Valencia Silla y Valencia Fuente de San Luis.

**Aeropuertos:**

- Red Básica: Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Las Palmas, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia.
- Red Global: Coruña, Almería, Arrecife, Asturias, Badajoz, Burgos, El Hierro,





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Fuerteventura, Girona, Granada, Ibiza, Jerez, La Palma, **León**, Mahón, Melilla, Murcia, Pamplona, Reus, Salamanca, San Sebastián, La Gomera, Santander, Santiago de Compostela, Tenerife Norte, Valladolid, Vigo, Vitoria, Zaragoza.

**Por todo lo expuesto, cabe concluir que León forma parte de los nodos de la Red Básica de Terminales Intermodales de Carreteras y Ferrocarril, la cual está compuesta de aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión Europea. Así, se puede afirmar que su ubicación es óptima, desde el punto de vista logístico, pudiendo conectar los flujos de mercancías desde y hacia los puertos de Galicia y Asturias a través de carretera y ferrocarril.**





## 6.2.- EL TRANSPORTE AEREO EN ESPAÑA. EVOLUCIÓN ÚLTIMOS EJERCICIOS

### 6.2.1.- SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DE CARGA AÉREA EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES

En el Estudio realizado en marzo de 2022 se aportaron los datos de volumen de carga aérea en los aeropuertos españoles hasta diciembre de 2021, donde se podía comprobar cómo las cifras de actividad se estaban recuperando después de los efectos del COVID-19 en el año 2020, pero sin haber alcanzado aún los datos de 2019.

La actualización de esta información hasta el ejercicio de 2023 nos permite observar cómo la tendencia en los aeropuertos españoles se ha mantenido creciente, con un 2022 en el que prácticamente se transportó la misma cantidad de mercancías que en 2021, pero con fuerte incremento en 2023, en el que se superaron por primera vez los Kg. transportados en 2019 (1.069.556.565 Kg.).

Esta evolución positiva del conjunto de la red de AENA se debe principalmente a los crecimientos registrados en los dos grandes aeropuertos comerciales “generalistas”, como son Madrid y Barcelona. En los aeropuertos especializados en transporte de mercancías, Vitoria ha mantenido prácticamente inalterables sus cifras, y Zaragoza ha bajado notablemente desde los datos de 2021.

En la tabla y gráfico que se muestran a continuación se recogen los kilogramos de entrada y salida que se han operado en los aeropuertos españoles. Dado que alrededor del 90% del volumen se opera en 4 ubicaciones, se recogen las cifras del resto de aeropuerto como una agrupación denominada “Resto”.

#### Evolución<sup>3</sup> kg Entradas + Salidas Principales Aeropuertos Españoles 2021-23

	Total			Var	Var
	2021	2022	2023	%23/22	%23/21
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	523.395.717	566.395.050	643.534.817	13,62%	22,95%
ZARAGOZA	194.351.625	126.967.965	129.753.429	2,19%	-33,24%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	136.107.356	155.599.900	156.485.423	0,57%	14,97%
VITORIA	72.522.404	73.632.775	71.689.094	-2,64%	-1,15%
Resto	72.093.836	77.889.637	78.213.509	0,42%	8,49%
<b>Total</b>	<b>998.470.938</b>	<b>1.000.485.327</b>	<b>1.079.676.272</b>	<b>7,92%</b>	<b>8,13%</b>

Tabla 5 Volumen Total Nacional de Tráfico de Mercancías por vía aérea. Fuente: Aena

<sup>3</sup> Peso expresado en kilogramos del número total de mercancía transportada (llegada y salida)





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**



*Gráfico 5 Variaciones porcentuales de Volumen Total Carga Aérea principales aeropuertos*

Los crecimientos registrados en los casos de Madrid y Barcelona se justifican principalmente por el aumento de oferta de transporte en las bodegas de vuelos de pasajeros, ya que ambos aeropuertos han recuperado en 2023 prácticamente las cifras de viajeros y operaciones de 2019.

Esta mayor disponibilidad de capacidad de transporte de mercancías en los aeropuertos de los dos principales polos económicos del país puede haber captado parte de la carga que hasta 2021 se movía en el aeropuerto de Zaragoza en vuelos cargueros. En este aeropuerto, en cualquier caso, las cifras son completamente dependientes de la actividad de la empresa INDITEX por lo que cualquier cambio de estrategia logística de este cargador dominante condiciona las cifras globales de este aeropuerto.

En el aeropuerto de Vitoria, donde la actividad de carga aérea se realiza por varias empresas transportistas “multi-cliente”, el nivel de actividad se ha mantenido prácticamente invariable desde 2021, año en que se registró un crecimiento de más del 10% sobre las cifras de 2019, previas a la pandemia.

**6.2.2.- ANÁLISIS DEL SECTOR A NIVEL INTERNACIONAL**

En el escenario internacional, en el año 2022 se observó una reducción de la actividad de carga aérea con respecto al año 2021, motivada por el aumento de costes energéticos y la inestabilidad política en varias regiones causada por el conflicto de Ucrania. A partir del tercer trimestre de 2023 se han moderado los efectos de esta situación económica general y se





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

están registrando crecimientos cada vez mayores en las cifras de carga aérea a nivel mundial, como se observa en el siguiente gráfico:

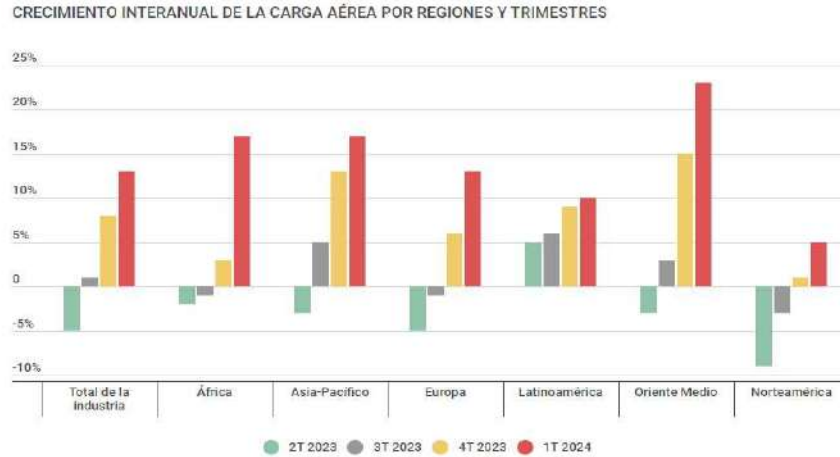


Gráfico 6. Variación Trimestral del volumen de carga aérea (en TmxKm) por regiones

Los últimos datos publicados en el informe de julio de 2024 “Air Cargo Market Analysis” de la organización internacional de líneas aéreas (IATA), muestran un crecimiento del transporte mundial de carga aérea del 13,6% en los últimos 12 meses, alcanzándose en 2024 la mayor cifra histórica de ToneladasxKm transportadas en los siete primeros meses de un año. Se registran ocho meses consecutivos con crecimientos anuales de más del 10%.

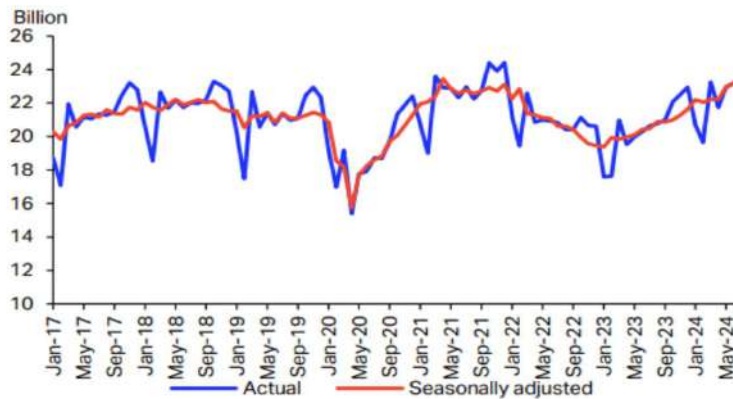


Gráfico 7. Volumen de Carga Aérea Transportada (en TmxKm) a nivel mundial





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Si se analizan estos datos desagregando la mercancía transportada en aviones cargueros y la que se mueve en las bodegas de los aviones de pasajeros, se puede observar que es en este segundo grupo donde se concentra la mayor parte del crecimiento del sector, repitiéndose a escala mundial un efecto que también se observa en España como hemos indicado antes.

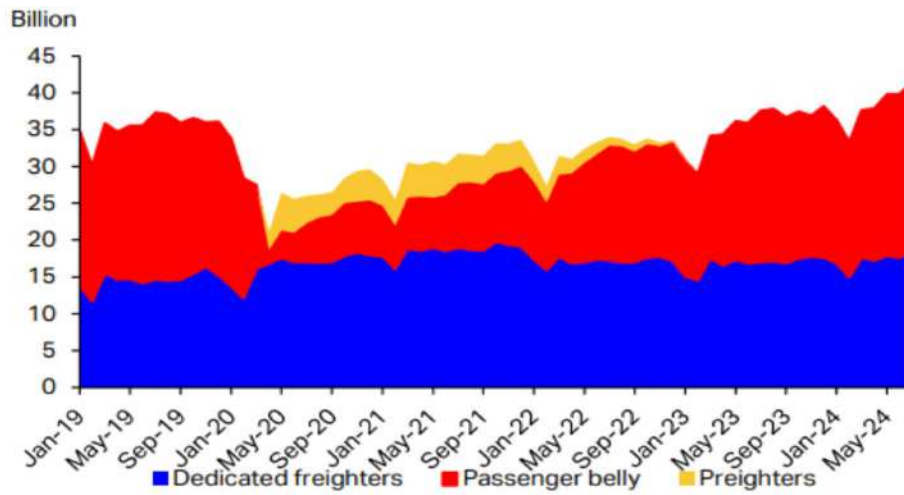


Gráfico 8. Distribución de carga aérea por tipo de avión: Aviones Cargueros / Bodega de aviones de pasajeros / Aviones de pasajeros provisionalmente destinados a carga





### 6.3.- ESTUDIO DEL FLUJO DE MERCANCÍAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN VIA AÉREA DE LEÓN Y SU ZONA DE INFLUENCIA

En el presente apartado se realiza un análisis de la evolución de las importaciones y exportaciones por vía aérea que se han realizado a lo largo de los ejercicios 2020 a 2023 en la zona geográfica de influencia de León.

Se ha determinado como zona de influencia del aeropuerto de León a las provincias de Zamora y León, a toda la Comunidad Autónoma de Galicia y al Principado de Asturias. Para determinar esta área de influencia se han tenido en cuenta los siguientes factores:

- La cercanía de las provincias al aeropuerto de León (descartándose las que estén situadas a menor distancia de otros aeropuertos con terminales de carga aérea como Madrid, Zaragoza o Vitoria).
- Las vías de comunicación por carretera disponibles.
- Las vías de comunicación por ferrocarril disponibles.

#### 6.3.1.- ANÁLISIS DE LAS EXPORTACIONES

A lo largo del presente epígrafe se analiza la evolución de las exportaciones vía aérea de la zona de influencia del aeropuerto de León. Para ello se han tomado los datos de Comercio Exterior para los ejercicios 2017 a 2019 tal y como se muestra a continuación:

**Evolución Exportaciones por Sectores 2020-2023 Kg<sup>4</sup>**

					Var 23/21	
	2020	2021	2022	2023	Var %	Var Kg
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	1.969.595	1.744.184	1.712.202	1.344.500	-22,92%	-399.684
2 PRODUCTOS ENERGÉTICOS	23.406.880	28.383.170	52.293.557	102.658.902	261,69%	74.275.732
3 MATERIAS PRIMAS	3.051.950	342.323	611.508	179.051	-47,70%	-163.272
4 SEMIMANUFACTURAS	5.294.010	9.893.571	9.643.953	10.832.849	9,49%	939.278
5 BIENES DE EQUIPO	1.756.784	2.214.694	2.296.126	2.293.396	3,55%	78.702
6 SECTOR AUTOMÓVIL	346.533	558.490	362.383	400.532	-28,28%	-157.958
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	1.315.355	1.642.325	1.883.938	1.922.408	17,05%	280.083
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	38.784.917	42.711.893	47.795.725	32.797.714	-23,21%	-9.914.178
9 OTRAS MERCANCÍAS	1.264.264	1.860.509	1.937.799	1.193.369	-35,86%	-667.140
<b>Total</b>	<b>77.190.285</b>	<b>89.351.157</b>	<b>118.537.191</b>	<b>153.622.720</b>	<b>71,93%</b>	<b>64.271.563,15</b>

*Tabla 6 Exportación Mercancías por Vías Aérea clasificadas por Sectores de Actividad*

<sup>4</sup> Exportación a 'Todos el mundo' realizado por 'Asturias, Coruña, A, León, Lugo, Ourense, Pontevedra, Zamora' referente al grupo de productos: '1 alimentación, bebidas y tabaco, 2 productos energéticos, 3 materias primas, 5 bienes de equipo, 4 semimanufacturas, 6 sector automóvil, 7 bienes de consumo duradero, 8 manufacturas de consumo, 9 otras mercancías' con modo de transporte: '4 Aire' condiciones de entrega: 'Todas las condiciones' en el periodo: '2017, 2018, 2019'. Unidades: 'Kilos'





Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León

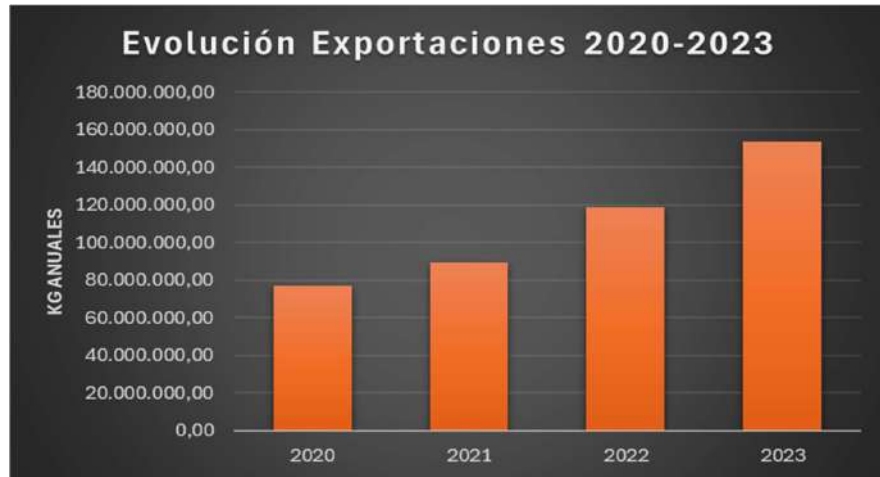


Gráfico 9 Evolución Exportaciones Mercancías por vía aérea

Del cuadro y gráfico se desprende que la cantidad de productos exportados por vía aérea desde el área geográfica de influencia del aeropuerto de León crecen desde el final de la pandemia a un ritmo superior al 20% cada ejercicio.

En 2023 se exportaron en avión desde las provincias seleccionadas un total de 153.622.720 Kg, frente a los 77.190.285 Kg del año 2020. El dato de Kg exportados por vía aérea más alto previo a la pandemia, del año 2019, fue de 94.590.275 Kg.

Por tanto, en los últimos cuatro años se ha duplicado la cantidad de mercancía exportada por vía aérea desde las provincias del hinterland del aeropuerto de León, alcanzando en 2023 un volumen similar al que se movió en entradas+salidas en el aeropuerto de Barcelona.

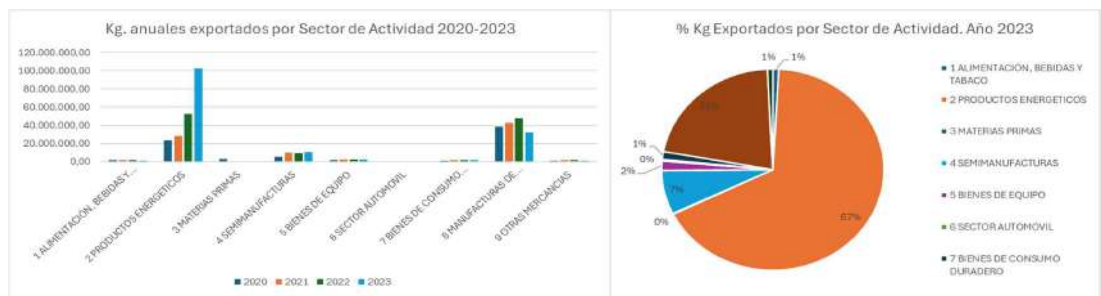


Gráfico 10 Distribución Exportaciones por vía aérea por sectores de actividad





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

El sector de actividad con mayor cantidad de mercancías exportadas es el de productos energéticos (67% del total), donde además se concentra la mayor parte del crecimiento registrado en el período analizado. Hasta 2019, el sector con mayor volumen de mercancía exportada eran las manufacturas de consumo.

El gran crecimiento del sector de productos energéticos compensa las caídas registradas en estos cuatro últimos años en otros sectores, como son las manufacturas de consumo. Este sector, que es el segundo en importancia por Kg de productos exportados por vía aérea, tiene caídas importantes tanto en 2022 como en 2023 sobre los datos del año 2021.

Continuando con el análisis de las exportaciones de comercio exterior por vía aérea desde las provincias del área de influencia del aeropuerto de León, se muestra en el cuadro siguiente el volumen de las transacciones medidas por su valor económico (no por los Kg. transportados como se ha mostrado previamente):

**Evolución Exportaciones por Sectores 2020-2023 Miles €<sup>5</sup>**

	2020	2021	2022	2023	Var 23/21	
					Var %	miles €
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	16.329,43	19.868,74	17.912,13	27.455,85	38%	7.587,11
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	11.993,96	16.773,31	55.183,03	103.481,25	517%	86.707,94
3 MATERIAS PRIMAS	8.062,65	9.039,03	12.355,88	8.232,14	-9%	-806,89
4 SEMIMANUFACTURAS	105.125,91	127.331,07	213.077,53	218.892,46	72%	91.561,39
5 BIENES DE EQUIPO	76.209,88	92.817,39	122.736,57	155.192,51	67%	62.375,12
6 SECTOR AUTOMOVIL	9.364,00	18.129,41	14.741,49	16.889,63	-7%	-1.239,78
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	12.189,36	19.702,29	24.121,65	24.031,88	22%	4.329,59
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	1.049.263,00	1.180.315,73	1.529.948,66	1.104.564,67	-6%	-75.751,06
9 OTRAS MERCANCIAS	50.802,82	58.437,88	61.455,69	46.059,75	-21%	-12.378,13
<b>Total</b>	<b>1.339.341,01</b>	<b>1.542.414,85</b>	<b>2.051.532,63</b>	<b>1.704.800,14</b>	<b>10,53%</b>	<b>162.385,29</b>

*Tabla 7 Valor Económico Mercancías exportadas por vía aérea por sectores. Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo - DataComex*

<sup>5</sup> Exportación a 'Todos el mundo' realizado por 'Asturias, Coruña, A, León, Lugo, Ourense, Pontevedra, Zamora' referente al grupo de productos: '1 alimentación, bebidas y tabaco, 2 productos energéticos, 3 materias primas, 5 bienes de equipo, 4 semimanufacturas, 6 sector automóvil, 7 bienes de consumo duradero, 8 manufacturas de consumo, 9 otras mercancías' con modo de transporte: '4 Aire' condiciones de entrega: 'Todas las condiciones' en el periodo: '2020, 2021, 2022, 2023'. Unidades: Miles €





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

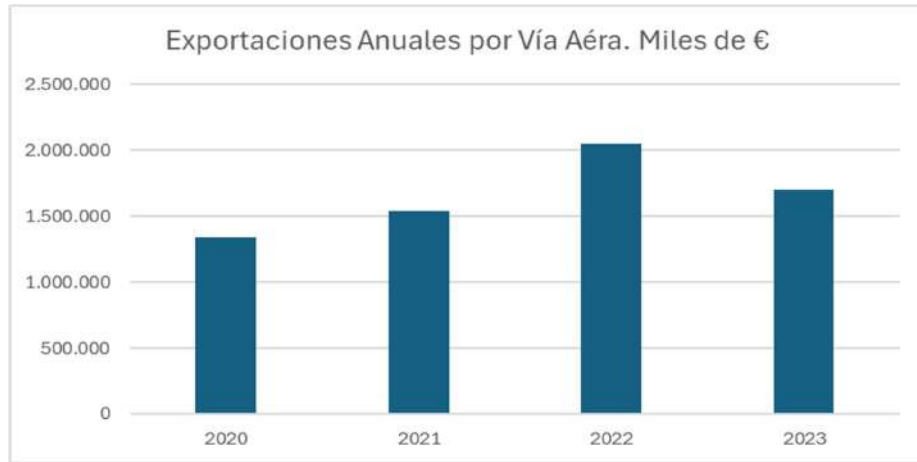


Gráfico 11. Valor económico exportaciones por vía aérea período 2020-2023

En este caso los datos muestran como existe un incremento del valor económico de las exportaciones desde el final de la pandemia. Éstas han pasado de 1.542.414 miles € en el ejercicio 2021 a 1.704.800 miles € en el 2023, lo que supone un aumento del 10,53%. Cabe destacar que el valor de las mercancías exportadas en 2022 fue superior al del último año, alcanzando los 2.051.533 miles de € (sin llegar a los 2.080.000 miles de € del año 2019).



Gráfico 12 Valor Económico Mercancías exportadas por vía aérea

Estos datos se expresan en € corrientes, por lo que el crecimiento incluye el efecto de inflación de precios que ha sido especialmente destacado en los años 2022 y 2023. Por tanto, el valor medio de cada Kg de mercancía exportada se ha ido reduciendo.

Es muy destacable que el valor económico de las exportaciones se distribuye de forma





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

diferente al del volumen en Kg. anteriormente analizado. De esta forma, se ve como las Manufacturas de Consumo acaparan el 65% del valor de las exportaciones en el ejercicio 2023, siendo únicamente el 21% de los Kg. transportados. En el caso de los productos energéticos, el valor de las mercancías supone el 6% del total mientras representa el 67% del volumen exportado.

Por tanto, el crecimiento registrado en Kg. de mercancía exportada por vía aérea en el ámbito geográfico analizado se ha concentrado en productos de bajo valor unitario.

Los valores desagregados del sector de manufacturas de consumo, el que aglutina el porcentaje mayoritario del valor de las exportaciones registradas, muestran que el subsector predominante es el de "Textiles y confección", con una cantidad de 919.509 miles de € en 2023. Sin embargo, este valor ha sufrido una caída considerable con respecto al máximo registrado en 2022. Esta circunstancia es coherente con el comportamiento observado en los datos globales del aeropuerto de Zaragoza, donde el grupo INDITEX es el operador dominante en transporte de mercancías.

	2020	2021	2022	2023	Var 23/21	
					Var %	miles €
81 TEXTILES Y CONFECCION	921.845,17	1.029.197,40	1.347.630,35	919.509,39	-10,66%	-109.688,01
82 CALZADO	56.757,65	53.890,33	62.148,79	69.292,79	28,58%	15.402,46
83 JUGUETES	2.692,65	4.320,98	4.498,85	3.185,66	-26,27%	-1.135,32
84 ALFARERIA	1.580,33	1.642,81	1.985,48	2.448,87	49,07%	806,06
85 JOYERIA Y RELOJES	18.368,29	28.393,84	32.371,99	30.029,52	5,76%	1.635,68
86 CUERO Y MANUFACTURAS DEL CUERO	384,51	241,85	249,67	221,68	-8,34%	-20,17
87 OTRAS MANUFACTURAS DE CONSUMO	47.634,39	62.628,51	81.063,53	79.876,76	27,54%	17.248,25
<b>Total</b>	<b>1.049.262,99</b>	<b>1.180.315,72</b>	<b>1.529.948,66</b>	<b>1.104.564,67</b>	<b>-6,42%</b>	<b>-75.751,05</b>

*Tabla 8. Importe de exportaciones por vía aérea (miles de € anuales) sector manufacturas de consumo. División en subsectores*

Las conclusiones de los datos de comercio exterior por vía aérea de las provincias del área de influencia del aeropuerto de León son las siguientes:

- El volumen de mercancías transportadas tiene una tendencia claramente alcista.
- La mayor parte del crecimiento de Kg. transportados se concentra en el sector de "productos energéticos", observándose reducción de volúmenes de exportación en otros sectores.
- El valor de las mercancías transportadas ha crecido a un ritmo muy inferior a los datos de volumen.
- El sector de actividad que concentra mayoritariamente el valor de las exportaciones es el de manufacturas de consumo, y dentro de éste el subsector de textiles y confección.
- En el año 2023 se ha registrado una reducción importante tanto del volumen como del valor de las exportaciones del sector de manufacturas de consumo.





### 6.3.2.- ANÁLISIS DE LAS IMPORTACIONES

De la misma forma que se ha realizado el análisis de las Exportaciones, se muestra a continuación el análisis de las Importaciones siguiendo prácticamente el mismo esquema de análisis que se ha seguido con anterioridad.

#### Evolución Importaciones por Sectores 2020-2023 Kg<sup>6</sup>

	2020	2021	2022	2023	Var 23/21	
					Var %	Var Kg
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	509.476,41	326.432,03	210.084,53	140.672,89	-56,91%	-185.759
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	3.566,00	4.809,50	2.956,90	1.792	-62,74%	-3.017
3 MATERIAS PRIMAS	1.017.971,89	1.914.191,27	1.591.982,94	1.595.771,07	-16,63%	-318.420
4 SEMIMANUFACTURAS	1.715.265,63	1.599.367,02	2.480.664,01	1.443.434,29	-9,75%	-155.933
5 BIENES DE EQUIPO	2.011.198,25	3.573.416,61	3.640.302,39	2.323.894,09	-34,97%	-1.249.523
6 SECTOR AUTOMOVIL	77.449,28	139.094,85	123.416,91	127.295,63	-8,48%	-11.799
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	67.152,25	75.148,96	117.561,82	84.224,93	12,08%	9.076
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	9.842.068,08	12.819.437,50	17.871.807,76	18.003.158,32	40,44%	5.183.721
9 OTRAS MERCANCIAS	230.342,57	426.158,52	81.000,36	181.576,71	-57,39%	-244.582
<b>Total</b>	<b>15.474.490</b>	<b>20.878.056</b>	<b>26.119.778</b>	<b>23.901.820</b>	<b>14,48%</b>	<b>3.023.764</b>

Tabla 9 Volumen Importación Mercancías por vía Aérea. Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo - DataComex

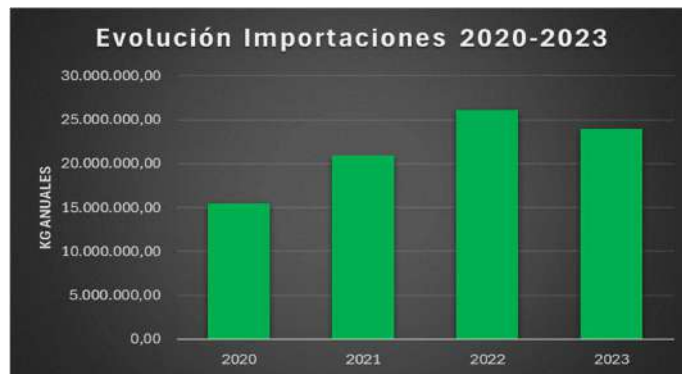


Gráfico 13 Evolución Volumen Importaciones

<sup>6</sup> Importación a 'Todos el mundo' realizado por 'Asturias, Coruña, A, León, Lugo, Ourense, Pontevedra, Zamora' referente al grupo de productos: '1 alimentación, bebidas y tabaco, 2 productos energéticos, 3 materias primas, 5 bienes de equipo, 4 semimanufacturas, 6 sector automóvil, 7 bienes de consumo duradero, 8 manufacturas de consumo, 9 otras mercancías' con modo de transporte: '4 Aire' condiciones de entrega: 'Todas las condiciones' en el periodo: '2017, 2018, 2019'. Unidades: 'Kilos'



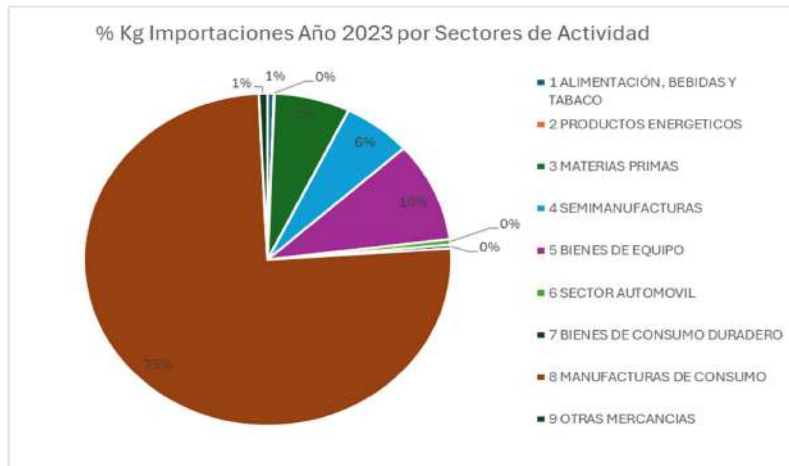


**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

En la tabla por sectores de actividad, y en el gráfico resumen del total de Kg. anuales de importación, se observa cómo el volumen de mercancía transportada registró importantes crecimientos en los años 2021 y 2022, si bien en 2023 se ha registrado con una cantidad de 23.901.820 Kg. una reducción con respecto al máximo alcanzado el año anterior (26.119.778 Kg).

Otro dato importante para el objeto de este Estudio de Viabilidad es la diferencia notable entre los volúmenes transportados en operaciones de exportación y de importación. En el año 2023, los Kg. exportados (153.622.720 Kg) fueron más de 6 veces los importados (23.901.820 Kg).

La distribución de los Kg. de importaciones por sectores de actividad en el último ejercicio se muestra en el gráfico siguiente:



*Gráfico 14 Distribución Volumen Mercancías Importaciones por Sectores de Actividad*

Atendiendo a los sectores, se observa que es el de las Manufacturas de Consumo el que mayor peso tiene, un 75% del total de las importaciones en 2023, habiéndose incrementado su volumen en un 40,44% desde 2021.

En el resto de sectores, todos ellos con cantidades muy inferiores a las de las manufacturas de consumo, es destacable la reducción registrada en los sectores de bienes de equipo (-35% desde 2021) y de alimentación, bebidas y tabaco (-57% desde 2021).

Continuando con el análisis, y teniendo en cuenta el importe económico de las transacciones de importación de mercancías por vía aérea medidas en miles de € se obtiene el cuadro siguiente:





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

**Evolución Importaciones por Sectores 2020-2023 Miles €<sup>7</sup>**

	2020	2021	2022	2023	Var 23/21	
					Var %	Miles €
1 ALIMENTACIÓN, BEBIDAS Y TABACO	3.882,65	4.589,63	3.847,71	4.086,00	-10,97%	-503,63
2 PRODUCTOS ENERGETICOS	22,75	30,99	22,88	22,18	-28,43%	-8,81
3 MATERIAS PRIMAS	7.501,57	10.398,30	12.695,18	11.909,53	14,53%	1.511,23
4 SEMIMANUFACTURAS	109.468,24	74.064,94	83.857,00	102.757,77	38,74%	28.692,83
5 BIENES DE EQUIPO	123.676,80	161.600,10	207.033,95	176.550,94	9,25%	14.950,84
6 SECTOR AUTOMOVIL	2.934,03	5.098,95	6.344,99	7.238,76	41,97%	2.139,81
7 BIENES DE CONSUMO DURADERO	2.946,25	2.964,17	4.068,08	3.814,32	28,68%	850,15
8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	268.661,80	258.400,29	393.911,50	464.399,18	79,72%	205.998,89
9 OTRAS MERCANCIAS	5.201,94	8.937,53	2.204,65	2.537,43	-71,61%	-6.400,10
<b>Total</b>	<b>524.296,03</b>	<b>526.084,90</b>	<b>713.985,94</b>	<b>773.316,11</b>	<b>47,0%</b>	<b>247.231,21</b>

Tabla 10 Valor Económico Importaciones Mercancías por Vía Aérea por Sectores de Actividad. Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo - DataComex



Gráfico 15 Evolución Valor Importaciones y Distribución por Sectores de Actividad

<sup>7</sup> Importación a 'Todos el mundo' realizado por 'Asturias, Coruña, A, León, Lugo, Ourense, Pontevedra, Zamora' referente al grupo de productos: '1 alimentación, bebidas y tabaco, 2 productos energéticos, 3 materias primas, 5 bienes de equipo, 4 semimanufacturas, 6 sector automóvil, 7 bienes de consumo duradero, 8 manufacturas de consumo, 9 otras mercancías' con modo de transporte: '4 Aire' condiciones de entrega: 'Todas las condiciones' en el periodo: '2017, 2018, 2019'. Unidades: Miles €





El valor económico de las importaciones ascendió a la cantidad de 773.316 miles de € en 2023, registrándose crecimientos anuales en todos los ejercicios desde 2021. Esta cifra es aproximadamente un 45% del valor de las mercancías importadas en el mismo año 2023. Por tanto, la diferencia en los Kg. transportados entre exportaciones e importaciones se reduce drásticamente si la comparación se establece en valores económicos de las mercancías.

En estos datos económicos de las importaciones, el sector con mayor porcentaje sí se corresponde con el que tiene más cantidad de Kg. transportados. Así, las manufacturas de consumo son un 60% del valor en € y un 65% del volumen. Este sector de actividad ha aumentado su importancia dentro de las importaciones ya que ha registrado un crecimiento de casi el 80% desde 2021, casi el doble del crecimiento global registrado.

En la evolución del valor de las importaciones por sectores de actividad, es reseñable también el alto valor de los bienes de equipo recibidos por vía aérea. En Kg. transportados representan un 10% del volumen total, pero en importe económico son un 23%.

Las conclusiones del análisis de las importaciones por vía aérea en la zona de influencia de una posible terminal de carga del Aeropuerto de León son las siguientes:

- El volumen de mercancía transportada es muy inferior a las exportaciones que se realizan.
- El importe en miles de € de las importaciones es algo menos de la mitad que las exportaciones. Por tanto, se importan productos de mayor coste unitario.
- El sector con mayor peso en las importaciones es de las manufacturas de consumo, tanto en Kg. transportados como en valor económico de las mercancías.

### **6.3.3.- HIPÓTESIS DE VOLUMEN DE CARGA AÉREA POTENCIAL EN EL AEROPUERTO DE LEÓN, Y COMPARATIVA CON DATOS REALES DE VITORIA Y ZARAGOZA**

Se realiza a continuación una comparativa teórica de los volúmenes de importación y exportación conjuntos medidos en kg, de la zona de influencia del aeropuerto de León frente a los volúmenes de los aeropuertos de Vitoria y de Zaragoza. Estos dos aeropuertos por su tamaño y especialización en carga aérea pueden ser comparables a un escenario futuro el aeropuerto de León con una terminal de mercancías en servicio, no siendo en ningún caso plausible una comparación con los aeropuertos de Madrid o de Barcelona por la actividad de aviación comercial de viajeros que tienen estas ciudades.





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Para el cálculo se han tenido en cuenta, por un lado, los kg reales de los movimientos<sup>8</sup> realizados en los ejercicios 2021, 2022 y 2023 en los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza y por otro, los kilogramos de importaciones y exportaciones de la Zona de Influencia de León obtenidos de las bases de datos de comercio exterior, analizados en los apartados anteriores.

Dado que actualmente en la zona de influencia del aeropuerto de León existen 4 aeropuertos operativos (sin terminal de carga) con importaciones y exportaciones realizadas a través de las bodegas de carga de los vuelos comerciales, los datos de estos aeropuertos se han restado de los de la Zona de Influencia del aeropuerto de León, para obtener una imagen más ajustada de las importaciones y exportaciones por vía aérea que podrían llegar a producirse desde León. Es decir, para el análisis se supone que los volúmenes de estos cuatro aeropuertos se mantendrían en los mismos, aunque tuvieran la posibilidad de operarse desde León.

Por lo tanto, el resultado que se denomina “León Comparable” se compone del volumen de importaciones y exportaciones por vía aérea que se están realizando desde otros aeropuertos distintos a los 4 anteriormente mencionados.

**Comparativa Expor+Impor 2021-2023 KG**

	2021	2022	2023	Var 23/21	
				Var %	Kg
<b>Vitoria</b>	<b>72.522.404</b>	<b>73.632.775</b>	<b>71.689.094</b>	<b>-1,15%</b>	<b>-833.310</b>
<b>Zaragoza</b>	<b>194.351.625</b>	<b>126.967.965</b>	<b>129.753.429</b>	<b>-33,24%</b>	<b>-64.598.196</b>
León Total Comex	110.229.213	144.656.969	177.524.540	61,05%	67.295.327
Coruña	85.451	91.130	76.963	-9,93%	-8.488
Santiago	4.938.251	4.853.317	4.818.283	-2,43%	-119.968
Vigo	806.312	689.694	807.235	0,11%	923
Asturias	7.305	9.404	11.494	57,34%	4.189
<b>León Comparable (LC)</b>	<b>104.391.894</b>	<b>139.013.424</b>	<b>171.810.565</b>	<b>64,58%</b>	<b>67.418.671</b>
<b>LC vs Vitoria</b>	44%	89%	140%		
<b>LC vs Zaragoza</b>	-46%	9%	32%		

Tabla 11 Comparativa Volumen Mercancías Transportadas Aeropuertos de Vitoria y Zaragoza con hipótesis León. Fuente: Elaboración propia a partir de Data-Comex y AENA

<sup>8</sup> Datos obtenidos de Aena





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



Gráfico 16. Volumen Mercancías Hipótesis León comparado con Aeropuertos de Vitoria y Zaragoza

Estos datos muestran cómo el transporte internacional por vía aérea, de las empresas ubicadas en las provincias del área de influencia del aeropuerto de León, ha alcanzado en los últimos tres años un volumen superior al que se ha movido en el aeropuerto de Vitoria, y en 2022 y 2023 también ha sobrepasado la actividad en Kg. del aeropuerto de Zaragoza.

Otra evidencia que se extrae de los datos es que los Kg transportados con origen o destino en el área analizada han tenido una evolución mucho más favorable que los datos de estos dos aeropuertos de referencia. Si bien, como hemos visto en apartados anteriores, este crecimiento se concentra en exportaciones de productos energéticos, de bajo valor unitario por Kg. transportado.

La principal conclusión de este análisis de los datos disponibles de comercio exterior es que una terminal especializada de carga en el aeropuerto de León puede captar volúmenes de transporte de mercancía por vía aérea superiores a los que se operan actualmente en los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza, siendo ambos casos ejemplos de aeropuertos viables desde un punto de vista económico y que reúnen características similares al caso de León.





#### **6.4.- INFORMACIÓN PROCEDENTE DE CONTACTOS CON CARGADORES Y OPERADORES LOGÍSTICOS**

Como última parte del estudio de mercado, se ha establecido contacto con varias entidades de diferentes perfiles para trasladarles el alcance del Estudio de Viabilidad y consultar sus opiniones respecto a una nueva terminal de carga aérea en el Aeropuerto de León.

En primer lugar, se ha mantenido una entrevista con D<sup>a</sup> Nuria Lacaci, Secretaria General de la Asociación de Cargadores de España ([www.ace-cargadores.com](http://www.ace-cargadores.com)). Esta organización está formada por 35 socios que son grandes empresas de los sectores industrial y gran consumo cuyas actividades requieren un uso intensivo del transporte de mercancías (entre ellas REPSOL, EL CORTE INGLÉS, LEROY MERLIN, LAFARGE-HOLCIM o GULLÓN), así como importantes operadores logísticos (DHL, XPL, o GEFCO).

La Asociación de Cargadores de España se ocupa de buscar sinergias de transporte entre los asociados, promueven el intercambio de conocimiento entre los asociados, y trabajan para identificar las necesidades de los cargadores tratando de resolver los retos que estas suponen. Por lo tanto, el conocimiento y experiencia de las personas con las que se ha tenido comunicación contribuye a enriquecer este estudio con una serie de informaciones de carácter cualitativo que ayudarán a entender mejor el posicionamiento estratégico de la futura terminal de carga.

El equipo responsable del Estudio de Viabilidad también ha mantenido una reunión con D. Diego Carbajosa y D. Pablo Carro, de la consultora NUKLOO (<https://nukloo.com/>), especializada en asesoramiento para mejora de procesos de “supply-chain” y que tiene gran experiencia en proyectos de transporte de carga aérea para importantes empresas cargadoras españolas.

De esta reunión se ha obtenido información valiosa para el Estudio de Viabilidad sobre las necesidades operativas del transporte aéreo de mercancía, así como sobre las operaciones que realiza el cargador con mayor volumen de operaciones a nivel nacional.

También se ha realizado una encuesta en Redes Sociales de tipo profesional (LinkedIn) para intentar obtener una medida del interés que suscitaba entre las empresas del sector logístico (cargadores y operadores de transporte) la posibilidad de abrir un centro de carga aérea en el aeropuerto de León, en la que por un lado se identifica a aquellos que utilizan el transporte aéreo para sus operaciones, y por otro se pregunta si una terminal en el aeropuerto de León podría beneficiar las operaciones de las distintas compañías. El mismo cuestionario se ha enviado también directamente desde la Asociación de Cargadores de España a sus asociados.

Los resultados obtenidos deben entenderse como una primera aproximación a los intereses de las empresas, y deben tomarse dentro un contexto en el que la primera pregunta es una realidad manifiesta, si bien la segunda es una propuesta sin compromiso con respuestas



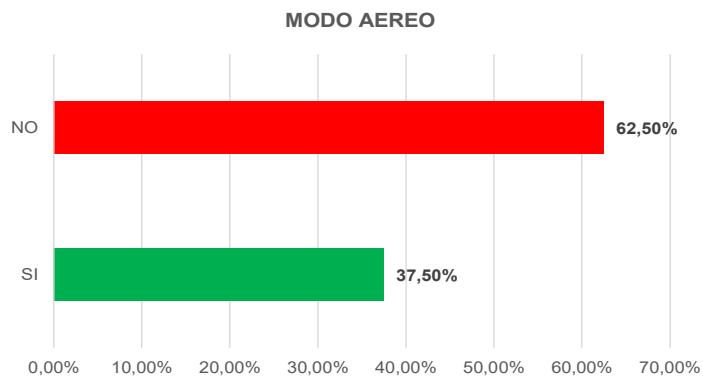


**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

basadas en una situación deseable, pero en la que la decisión definitiva estará condicionada por otros muchos factores además de la ubicación del propio aeropuerto.

Así, los resultados fueron los siguientes:

I. ¿Utiliza el modo de transporte aéreo para sus operaciones?



Como se puede ver, el 62,5% de los encuestados no utiliza el modo aéreo, mientras que el 37,5% si lo utiliza. Este dato sirve para hacer una segmentación de los encuestados de forma que se pueda pasar a la siguiente pregunta:

II. ¿Una terminal de carga aérea en el aeropuerto de León podría beneficiar las operaciones de su compañía?



En este caso, los resultados indican que el 42,9% sí consideraría una ventaja para las operaciones de su compañía la instalación de una terminal de carga aérea en el aeropuerto





**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

de León.

El resultado de la consulta a los operadores demuestra que hay varias empresas interesadas en el proyecto, si bien para la viabilidad del mismo resultará más decisivo el volumen de mercancías que el número de operadores. Como muestra, hay una sola empresa del sector textil con sede en Galicia que acapara el aproximadamente el 38% de las importaciones y Exportaciones por vía aérea en España<sup>9</sup>, por lo que el interés de esta Compañía podría ser suficiente para tener masa crítica que permitiera comenzar con la operación atrayendo, a posteriori, a otras empresas para aprovechar sinergias tanto de infraestructuras como de operación.

Esta empresa textil dispone actualmente de 14 centros de distribución de mercancía en España que realizan parte de sus operaciones por vía aérea, estando 3 de ellos ubicados en la zona de influencia del Aeropuerto de León que se ha identificado en los apartados anteriores. En concreto, estos centros logísticos se sitúan en La Coruña, Narón (La Coruña) y Onzonilla (León).

De las reuniones mantenidas para conocer las necesidades del mercado que podrían cubrirse con la apertura de una Terminal de Carga Aérea en León se ha comprobado que el interés de las distintas empresas para, en un futuro, operar desde el aeropuerto de León no pasa únicamente por la proximidad geográfica que permita un transporte terrestre más corto de la mercancía (área de influencia definida en el presente informe), sino que existen otros factores que pueden ayudar a hacer más atractivo y competitivo el aeropuerto de León frente al resto de la oferta actual de terminales carga aérea.

Estos factores no vinculados a la distancia de transporte terrestre que podrían hacer que las operaciones de algunas compañías se realizaran en el Aeropuerto de León, son los siguientes:

- Capacidad operacional de la terminal. En este aspecto, los operadores consultados constatan que las terminales de carga de Vitoria y Zaragoza son ágiles y el tiempo necesario para que la mercancía pase del transporte terrestre (camión) al avión es corto, pero por ejemplo en Madrid tienen problemas frecuentes por una falta de espacio e instalaciones específicas de carga aérea en la terminal. Cuando se producen retrasos de este tipo en los tiempos de operación en la terminal puede que la carga no pueda introducirse en el avión previsto (que tiene que despegar en el horario de su "slot" asignado), con las consiguientes penalizaciones en el proceso logístico del cargador y del transportista.
- Coste Logístico Total. La distancia desde los almacenes o centros de fabricación al

---

<sup>9</sup> Dato de Nukloo (Consultora experta en Cadenas de suministro) obtenido en una entrevista.





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025

aeropuerto no es el criterio determinante en el coste total de transporte de la mercancía que viaja en el modo aéreo. La ratio de coste de transporte para un envío aéreo internacional que utilizan los operadores consultados es de 2,50 €/Kg. y un transporte por carretera en un radio de 400 Km en España genera un coste medio de 0,05 €/Kg, por lo que el efecto del tramo terrestre del coste logístico tiene una influencia reducida en el coste total, existiendo otros factores más determinantes a la hora de elegir la base desde la que operar. Como ejemplo utilizado por alguno de los operadores consultados, si una empresa que opera desde el Aeropuerto de Madrid sufre retrasos en la operación que generan paralización de mercancías con el correspondiente coste para el cargador, puede asumir el coste de transporte terrestre hasta León para evitar estos problemas si tiene allí garantizada una operación sin incidencias. Lo que nos indica este análisis, es que la zona geográfica de captación de tráfico de la Terminal de Carga de León podría ser más amplia que la contemplada inicialmente.

- Costes Aeroportuarios. Los Costes por tasas aeroportuarias y servicios de "Handling" son otro de los factores relevantes para el transporte aéreo de mercancías identificados en las entrevistas mantenidas con el sector. Por tanto, una política de bajos precios en estos conceptos en el Aeropuerto de León supondría un elemento de mayor competitividad sobre otras terminales.

Este análisis realizado permite concluir que la capacidad de gestión y la política tarifaria del aeropuerto son aspectos que deben ser tenidos en consideración para valorar la captación de tráfico de mercancías en una futura Terminal de Carga del Aeropuerto de León.





## 6.5.- CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO REALIZADO

Desde el punto de vista de la localización, se puede afirmar que la ubicación de León, y por lo tanto de su aeropuerto, es óptima desde el punto de vista logístico, pudiendo conectar los flujos de mercancías desde y hacia los puertos de Galicia y Asturias a través de carretera y ferrocarril. Esto se debe a que León forma parte de los nodos de la Red Básica de Terminales Intermodales de Carreteras y Ferrocarril, la cual está compuesta de aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión Europea.

El análisis de los datos e informes publicados del sector de carga aérea entre 2021 y 2023 nos ha permitido comprobar que el sector ha recuperado, tanto a nivel nacional como internacional, las cifras de actividad previas a la pandemia del COVID. En 2022 se han observado reducciones de actividad, causadas por inestabilidad política y alza de precios energéticos, pero desde mediados de 2023 se mantiene una intensa tasa de crecimiento en los Kg. de mercancía transportados. Otra cuestión significativa para las conclusiones de este estudio es que la mayor parte del crecimiento de los últimos trimestres se concentra en el transporte en bodegas de aviones de pasajeros, y en menor medida en operaciones de aviones cargueros.

Con la información de operaciones de comercio exterior por vía aérea con origen y destino en las provincias que conformarían la zona de influencia de una terminal de carga en el aeropuerto de León (León, Zamora, Principado de Asturias y toda la Comunidad Autónoma de Galicia), se comprueba que el volumen de exportaciones por avión está creciendo a un ritmo de más del 20% anual debido principalmente a la evolución del sector de productos energéticos, que en 2023 supuso un 67% de los Kg. transportados. En términos de valor económico de estos productos, sin embargo, el sector más importante es el de las manufacturas de consumo con un 65% del valor total exportado y dentro del mismo destacan los productos textiles con un valor anual exportado de 919,5 Millones de Euros.

Las importaciones por vía aérea de las empresas ubicadas en esa zona de influencia son inferiores a las exportaciones, tanto en Kg. de mercancía transportada (un 84,45% menos) como en valor económico de las mismas (un 54,7% menos). En este caso sí coinciden los sectores donde se registra un mayor volumen de productos importados en avión y un mayor valor de esa mercancía, y se corresponde con el sector de las manufacturas de consumo.

La asimetría observada entre volúmenes de carga de importación y exportación (23.901.820 Kg, y 153.622.720 Kg en el año 2023 respectivamente) puede generar sobrecostes de transporte que dificultarían la viabilidad de las operaciones.

Siguiendo con las conclusiones del análisis, tras el ejercicio teórico de comparación de los volúmenes de importación y exportación conjuntos medidos en kg, de la zona de influencia del aeropuerto de León frente a los datos de Vitoria y de Zaragoza se ha visto como los volúmenes de la zona de influencia del aeropuerto de León, son en todos los ejercicios





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



### Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León

superiores a los del aeropuerto de Vitoria. En la comparación con Zaragoza, este aeropuerto tuvo más mercancía que la teórica de León en 2021, pero sus datos de 2022 y 2023 fueron inferiores.

Por lo tanto, parece que el aeropuerto de León podría tener unos volúmenes totales de importaciones y exportaciones relevantes desde un punto de vista operativo ya que estos se podrían encontrar órdenes de magnitud similares a los de los dos principales aeropuertos especializados en carga que forman parte de la red de AENA actualmente.

Finalmente, las consultas con operadores del mercado de transporte de mercancías por vía aérea han permitido conocer que hay empresas cargadoras que consideran que una Terminal de Carga en el Aeropuerto de León podría mejorar sus operaciones logísticas, que el área geográfica de influencia puede ser más amplia que la inicialmente considerada, y que factores como la capacidad de gestión de la terminal y la política tarifaria serán elementos clave para captar tráficos.





## 7. ANÁLISIS ESTRATÉGICO DE LA POSICIÓN DEL AEROPUERTO DE LEÓN PARA LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS

### 7.1.- ANÁLISIS DAFO

En los apartados anteriores de este Estudio de Viabilidad se han analizado las condiciones del Aeropuerto de León para instalar en el mismo una Terminal de Carga Aérea desde diversos puntos de vista: capacidad técnica de las infraestructuras existentes, necesidades de inversión, condiciones operativas, volumen potencial de mercancías dentro del volumen nacional actual, etc.

A partir de las conclusiones obtenidas en cada uno de los epígrafes estudiados, se ha realizado un Análisis DAFO para concretar las cuestiones fundamentales que deberán ser tenidas en cuenta para tomar la decisión de poner en marcha o no este proyecto de ampliación de actividades en el Aeropuerto de León.

El Análisis DAFO es una herramienta generalizada en la que, mediante un análisis del entorno externo y las características internas de una empresa o proyecto, permite obtener una representación gráfica de sus:

- **Debilidades:** Constituyen los aspectos limitadores de la capacidad de desarrollo de tu negocio, debido a sus características internas.
- **Amenazas:** Son todos aquellos factores externos que pueden llegar a impedir la ejecución de tu estrategia empresarial o poner en peligro la viabilidad de tu negocio.
- **Oportunidades:** Son cualesquiera factores ajenos a tu negocio que favorecen su desarrollo o brindan la posibilidad de implantar mejoras.
- **Fortalezas:** Reúnen el conjunto de recursos internos, posiciones de poder y cualquier tipo de ventaja competitiva propia de tu negocio.

Los factores identificados en cada una de las categorías del estudio DAFO que se han identificado en las conclusiones de los diferentes apartados de este análisis de viabilidad de implantación de una Terminal de Carga del Aeropuerto de León son los siguientes:

#### 7.1.1.- DEBILIDADES

- DEFICIENTES ACCESOS POR CARRETERA PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. La entrada y salida de todos los vehículos que utilizan el Aeropuerto de León es actualmente una travesía urbana por calles de la localidad de La Virgen del Camino, absolutamente inadecuada para un tráfico continuo de camiones de carga con origen o destino en la Terminal de Carga.
- AUSENCIA DE CARGADORES LOCALES ASENTADOS EN EL ENTORNO DEL





#### **Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

AEROPUERTO. El Estudio de Mercado realizado ha identificado un volumen significativo de carga aérea que se exporta o importa por vía aérea y que tiene como punto de origen o destino final las provincias de la zona NW de España que tendrían en León un Aeropuerto más cercano a los que utilizan actualmente. Sin embargo, las cantidades que corresponden específicamente a la provincia de León son una parte mínima de ese volumen potencial, por lo que no hay una cantidad de mercancía que podamos considerar “cautiva” del Aeropuerto de León y que suponga una base garantizada suficiente para mantener la Terminal de Carga operativa.

- **DIMENSIONAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS.** Para que en el Aeropuerto de León puedan operar sin limitaciones de peso la mayoría de los modelos de avión que se utilizan con carácter general en la actividad logística serían necesarias inversiones relevantes en las infraestructuras, como se ha descrito en el análisis realizado.
- **CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ÉPOCA INVERNAL.** La altitud a la que se encuentra situado el Aeropuerto de León (916 m sobre el nivel del mar, el más elevado de la península Ibérica) supone un elevado número de días al año en que se registran precipitaciones en forma de nieve y temperaturas por debajo de los 0 °C. Estas condiciones obligarán a disponer en el Aeropuerto de equipos de un número importante de equipos técnicos y humanos destinados a garantizar que el aeropuerto se mantiene operativo durante todo el año (máquinas quitanieves, tratamientos de anticongelante para los aviones, etc.), con el consiguiente coste de explotación que debe repercutirse en las tarifas del operador aeroportuario y/o de los operadores de handling.

#### **7.1.2.- AMENAZAS**

- **DESARROLLOS URBANÍSTICOS CON ÁMBITOS LOGÍSTICOS PROMOVIDOS POR AENA EN LOS AEROPUERTOS DE MADRID Y BARCELONA.** La gestora aeroportuaria AENA ha comenzado en 2021 dos importantes iniciativas urbanísticas en los terrenos anexos a los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que incluyen grandes superficies destinadas a actividades logísticas vinculadas a carga aérea para aumentar sensiblemente la capacidad de transporte de mercancías en los dos principales aeropuertos del país. Estas mejoras en los dos aeropuertos ubicados en las regiones con más actividad económica y más población pueden atraer hacia ellos tráficos que no pueden atender con sus limitaciones actuales, si bien el calendario de implantación inicialmente previsto está sufriendo retrasos y no hay una previsión cierta de fecha de puesta en marcha de estos polos logísticos.





- **PROMOCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE CARGA AÉREA EN LOS AEROPUERTOS DE VITORIA Y ZARAGOZA.** Los dos aeropuertos españoles especializados en actividades de carga aérea (Vitoria y Zaragoza) disponen de planes de inversión para crecer en este sector y las instituciones públicas de ambas regiones desarrollan de forma planificada acciones de promoción y captación de tráficos en multitud de ámbitos.
- **CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD DE CARGA AÉREA EN BODEGAS DE AVIONES DE PASAJEROS.** Las estadísticas, tanto nacionales como internacionales, de actividad de transporte aéreo de carga indican que el crecimiento del sector en los últimos trimestres se concentra en la carga transportada en aviones de pasajeros, manteniéndose prácticamente plana la actividad en cargueros. En el aeropuerto de León el tráfico de viajeros es muy bajo, y no hay ninguna conexión de línea regular que opere durante todo el año. Por consiguiente, esta tendencia de crecimiento no podrá atenderse en el aeropuerto de León.

### **7.1.3.- FORTALEZAS**

- **COMPROMISO DE LAS INSTITUCIONES CON EL PROYECTO.** La existencia de un organismo como el "Consortio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León", con presencia de las dos administraciones locales de la ciudad de León y con una amplia experiencia en la promoción de las actividades del aeropuerto puede servir para canalizar las actuaciones necesarias para que el proyecto de Terminal de Carga resulte exitoso.
- **CONEXIONES CON REDES DE TRANSPORTE MULTIMODAL.** El Aeropuerto de León está perfectamente conectado con las redes transeuropeas de transporte por carretera y ferrocarril, lo que facilitará a los operadores logísticos la utilización de este punto como conexión modal entre transporte terrestre y transporte aéreo.
- **CAPACIDAD OPERATIVA DISPONIBLE EN EL AEROPUERTO Y POSIBILIDADES DE CRECIMIENTO.** La actividad actual del aeródromo de León es reducida, por lo que no se prevé ninguna dificultad en la gestión aeronáutica para aumentar el número de operaciones con aviones de transporte de mercancías. Igualmente, existen importantes superficies de terreno tanto dentro del perímetro del aeródromo como en zonas anexas para poder desarrollar las infraestructuras que sean necesarias para absorber tráficos de mercancías.





#### **7.1.4.- OPORTUNIDADES**

- **CRECIMIENTO DEL SECTOR DE COMERCIO ON-LINE.** Los nuevos hábitos de compra de todo tipo de bienes a través de plataformas de comercio electrónico requieren una gran intensidad en la actividad logística para hacer llegar los productos hasta el domicilio de los clientes desde los centros de distribución de los fabricantes en el menor tiempo posible. El cumplimiento de los plazos de entrega actualmente establecidos, hace imprescindible que en la cadena de transporte de muchos de estos bienes de consumo que son fabricados en el extranjero se incluya una etapa aérea. Por tanto, y como se ha visto en las cifras de carga de los últimos años analizadas en el estudio de mercado, se prevé que el transporte de carga aérea siga siendo un sector en expansión.
- **NO EXISTE NINGÚN AEROPUERTO ESPECIALIZADO EN CARGA AÉREA EN LA ZONA NW DE ESPAÑA.** Los datos de actividad de transporte de mercancía en los aeropuertos gestionados por AENA indican que los puntos con mayor actividad son los aeropuertos de Madrid, Zaragoza, Barcelona y Vitoria. Por tanto, en la zona geográfica en la que se ubica el Aeropuerto de León no existe ningún aeropuerto especializado en este sector.
- **VOLUMEN DE MERCANCIAS TRANSPORTADA POR VÍA AÉREA CON ORIGEN O DESTINO EN LA ZONA NW DE ESPAÑA.** Los datos de Comercio Exterior señalan que hay un volumen de mercancías exportadas e importadas por vía aérea que tienen punto final en la zona de influencia del Aeropuerto de León que sería suficiente para garantizar la viabilidad de una Terminal de Carga en León.
- **DIFICULTADES GLOBALES PARA EL COMERCIO MARÍTIMO.** El principal modo de transporte de mercancías a nivel internacional es el marítimo, siendo el transporte aéreo una fórmula alternativa para productos de alto valor añadido. En los últimos meses han tenido lugar varios sucesos que han mostrado la debilidad de la red de transporte marítimo por su alta sensibilidad a incidentes en puntos críticos (bloqueo del Canal de Suez al encallar el buque Ever Given en marzo de 2021, bloqueo del puerto de Baltimore en 2024 al chocar el buque Dalí con un puente, saturación de capacidad del Canal de Panamá, incidentes militares en el mar Rojo vinculados a la guerra de Yemen). Estas incidencias han hecho que el transporte internacional marítimo pierda fiabilidad, y aumenten los precios de los fletes. Como consecuencia inmediata, hay trasvase de mercancías hacia el transporte aéreo que es mucho más flexible y dispone de mayor capacidad libre.





Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León

<p><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ACCESOS POR CARRETERA AL AEROPUERTO</li> <li>- AUSENCIA DE CARGADORES RELEVANTES LOCALES</li> <li>- DIMENSIONAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS</li> <li>- DIFICULTADES PARA OPERACIÓN EN INVIERNO POR CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS LOCALES</li> </ul>	<p><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- DESARROLLOS INMOBILIARIOS DE "CIUDADES AEROPORTUARIAS" EN MADRID Y BARCELONA</li> <li>- PLANES DE CRECIMIENTO Y PROMOCIÓN AEROPUERTOS DE VITORIA Y ZARAGOZA</li> <li>- CRECIMIENTO VOLUMEN CARGA EN BODEGAS DE AVIONES PASAJEROS</li> </ul>
<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- COMPROMISO INSTITUCIONES Y EXPERIENCIA CONSORCIO AEROPUERTO DE LEÓN</li> <li>- CONEXIONES CON REDES DE TRANSPORTE INTERMODAL Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA</li> <li>- CAPACIDAD OPERATIVA DISPONIBLE Y CAPACIDAD DE CRECIMIENTO DE INSTALACIONES</li> </ul>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CRECIMIENTO DE ACTIVIDAD POR DESARROLLO DE COMERCIO ON-LINE</li> <li>- NO EXISTE NINGÚN AEROPUERTO ESPECIALIZADO EN CARGA EN LA ZONA NW DE ESPAÑA</li> <li>- VOLUMEN DE COMERCIO EXTERIOR TRANSPORTADO POR AVIÓN CON ORIGEN/DESTINO EN LA ZONA DE INFLUENCIA</li> <li>- DIFICULTADES OPERATIVAS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL</li> </ul>

VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024





SELO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



## 7.2.- ANÁLISIS CAME DEL PROYECTO. PLAN DE ACCIONES

El Análisis CAME (Corregir, Adaptar, Mantener y Explotar) es una herramienta complementaria al DAFO que permite fijar acciones y estrategias que se deben llevar a cabo como consecuencia de los factores identificados en el DAFO y clasificadas de la siguiente forma:

- **Corregir** las debilidades internas de la empresa.
- **Afrontar** las amenazas externas del mercado.
- **Mantener** las fortalezas únicas de la marca para sacar el máximo provecho.
- **Explotar** las oportunidades ofrecidas por el sector.

Las acciones estratégicas previstas en el análisis CAME pueden responder a 4 potenciales objetivos que pueden plantearse en función de la situación inicial de cada proyecto:

### ➤ Estrategia de supervivencia

En una estrategia de supervivencia definimos las amenazas que nos perjudican externamente por razones de flexibilidad o adaptabilidad en el mercado.

Entonces, al reconocer esas amenazas sabremos cómo afrontarlas impidiendo el crecimiento de las debilidades y que estas continúen perjudicándonos.

### ➤ Estrategia ofensiva o de posicionamiento en el mercado

En la estrategia ofensiva o de posicionamiento en el mercado, nos enfocamos en exprimir al máximo las fortalezas y sacar provecho de las oportunidades disponibles en el mercado.

Este tipo de estrategia es la más indicada para destacar un elemento diferenciador o de carácter competitivo frente a los competidores.

### ➤ Estrategia reorientación

La estrategia de reorientación se basa en detectar y aprovechar las oportunidades presentadas en el mercado, no sin antes entender y corregir las debilidades que terminaron provocando la situación actual del proyecto.

### ➤ Estrategia defensiva

La estrategia defensiva es una característica única de las empresas o negocios consolidados, donde afrontan cualquier factor amenazante mientras se mantienen las fortalezas competitivas.

## VERSIÓN 02. ACTUALIZACIÓN 2024





SELLO  
Publicado en tablón de anuncios electrónico  
11/11/2025



**Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

Esto es importante porque las fortalezas son el núcleo ante cualquier amenaza actual o futura que busque perjudicar la salud del negocio.

En el caso que se analiza en este Estudio de Viabilidad, nos encontramos ante la necesidad de posicionar en el mercado del transporte aéreo de mercancías una infraestructura que actualmente no desarrolla esta actividad. Por tanto, la estrategia que debe seguirse será de tipo "Ofensivo o de posicionamiento en el mercado" y las acciones fundamentales a desarrollar deben ser de tipo "C" (Corregir Debilidades detectadas en el DAFO) y "E" (Explotar Oportunidades detectadas en el DAFO).

Las acciones concretas aplicables que se consideran necesarias se describen en los apartados siguientes

**7.2.1.- ACCIONES PARA "CORREGIR DEBILIDADES"**

- I. Ejecutar un nuevo Acceso por Carretera al Aeropuerto de León, que evite el paso por el casco urbano de La Virgen del Camino, sea adecuado para el tránsito previsto de camiones, y conecte con la red general de carreteras de la zona.
- II. Promocionar desarrollos urbanísticos de uso industrial y logístico en terrenos anexos al Aeropuerto de León, en los que puedan ubicarse empresas usuarias del transporte aéreo que aprovechen la potencialidad de la Terminal de Carga.
- III. Diseñar y Ejecutar un Plan de Inversiones en el Aeropuerto para garantizar la disponibilidad de instalaciones adaptadas a las necesidades del transporte aéreo de mercancías (campo de vuelos, plataforma aviación, naves logísticas, plataforma camiones, etc.).

En esta estrategia resultará fundamental la planificación temporal de las actuaciones, para posicionar la Terminal de Carga del Aeropuerto de León en el mercado antes de que concluyan los desarrollos logísticos de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. La anticipación de los planes de León a estas actuaciones promovidas por AENA supondrá la mejor forma de afrontar una de las amenazas identificadas en el DAFO.

**7.2.2.- ACCIONES PARA "EXPLOTAR OPORTUNIDADES"**

- IV. Promocionar desarrollos urbanísticos de uso logístico en terrenos anexos al Aeropuerto de León, en los que puedan ubicarse empresas de transporte que centren su actividad en el comercio electrónico. Esta actuación es complementaria con la Acción II del apartado anterior.
- V. Diseñar y Ejecutar un Plan de Comunicación, Promoción y Marketing de la Terminal





### **Estudio de Viabilidad Terminal de Carga en el Aeropuerto de León**

de Carga del Aeropuerto de León para que los agentes del sector del transporte de mercancías por vía aérea conozcan las posibilidades y ventajas de esta infraestructura, permitiendo la instalación de operadores de transporte interesados y la captación de tráfico que actualmente se operan desde otros aeropuertos más alejados geográficamente de los puntos de origen o destino de la mercancía.

El Plan de Comunicación, Promoción y Marketing de la Terminal de Carga de León también es una acción que servirá para afrontar la amenaza de crecimiento de los aeropuertos de Zaragoza y Vitoria, que desarrollan este tipo de actuaciones de forma sistemática en el ámbito nacional e internacional.

#### **7.2.3.- ACCIONES PARA “AFRONTAR AMENAZAS”**

Como se ha indicado en los apartados anteriores, dos de las acciones ya propuestas servirán para afrontar las dos amenazas principales identificadas en el DAFO, para lo cual será necesario que el plan de inversiones se ejecute en un plazo inferior a los nuevos desarrollos logísticos de los aeropuertos Madrid y Barcelona, y que el plan de promoción de la Terminal de Carga de León llegue a los mismos ámbitos en los que se promocionan los aeropuertos de Vitoria y Zaragoza.

Además de estas dos acciones, se considera necesario también la siguiente acción del grupo “Afrontar Amenazas”

- VI. Reforzar las Capacidades de Actuación del “Consortio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León”, pudiendo servir como base la sociedad pública que se encarga de estas tareas en el Aeropuerto de Vitoria.

#### **7.2.4.- ACCIONES PARA “MANTENER FORTALEZAS”**

Varias de las acciones ya mencionadas para formar parte de la estrategia de implantación de la Terminal de Carga del Aeropuerto de León servirán para mantener las fortalezas identificadas, como pueden ser el refuerzo del Consorcio formado por las Administraciones locales y la realización de un plan de inversiones con perspectiva a largo plazo que optimice las capacidades existentes.

Además, en la promoción de suelos industriales y logísticos destinados a actividades que necesiten el transporte de mercancía por vía aérea deben considerarse todas las conexiones intermodales posibles en León, incluyendo por tanto la conexión con la red ferroviaria.





## 8. CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO

Con los contenidos del documento realizado, se consideran cubiertos los objetivos del contrato para la ACTUALIZACIÓN del “Estudio de Viabilidad Operativa y Económica. Terminal de Carga Aeropuerto de León”, adjudicado a la consultora INGENIERIA DE ESPACIOS DE TRABAJO S.L. por parte del Consorcio para la Gestión de la Promoción del Aeropuerto de León.

En León, septiembre de 2024

Fdo. El Autor del Estudio de Viabilidad  
Ángel Hernández Fernández  
Ingeniero de Caminos, Canales Puertos. Colegiado 17.779

52473117C Firmado  
ANGEL digitalmente por  
HERNANDEZ ANGEL  
Z (R: HERNANDEZ (R:  
B87372264) B87372264)  
Fecha: 2024.10.05  
11:38:35 +02'00'

