



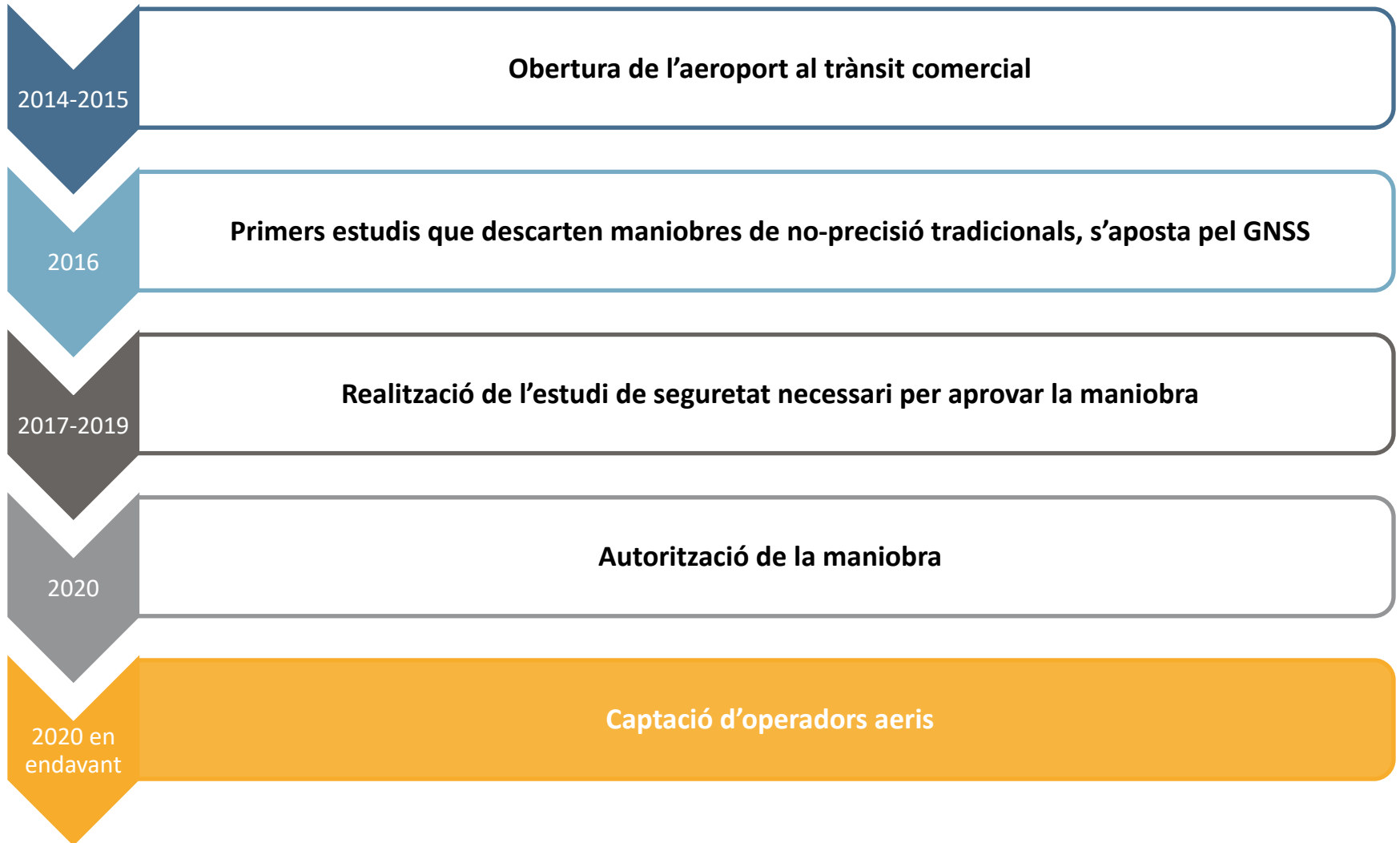
Govern d'Andorra
Autoritat Aeronàutica Andorrana



Aeroport d'Andorra-La Seu d'Urgell
Informe de situació

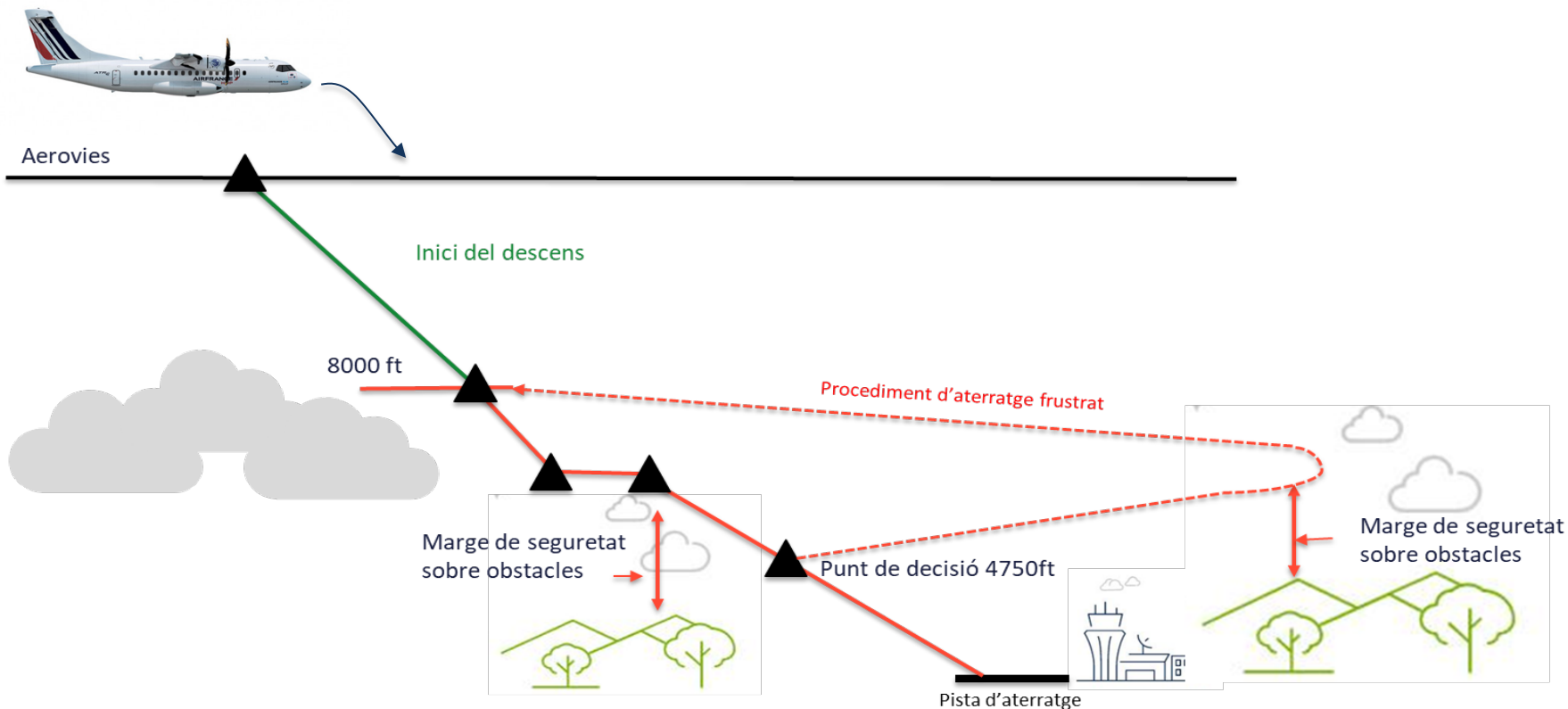
27 d'abril, 2020
Andorra la Vella
Versió final

L'autorització de les maniobres instrumentals és la fita més important de l'aeroport d'Andorra-La Seu des de la seva obertura al trànsit comercial



L'aeroport d'Andorra-La Seu d'Urgell va ser declarat aeroport comercial al 2015, i al 2020 s'hi ha autoritzat l'operació instrumental basada en GPS

Esquema de la maniobra d'aproximació



L'aeroport d'Andorra-La Seu està gestionat per l'empresa Aeroports Públics de Catalunya, segons el que s'acordà en el Protocol signat al 2015

El pacte segon del Protocol d'entesa entre el Govern d'Andorra i la Generalitat de Catalunya relatiu a la cogestió i la promoció de l'Aeroport Andorra-La Seu, signat el 8 de gener de 2015, acorda els següents pactes:

1. Sobre la gestió:

- La gestió i explotació de l'aeroport continuarà a càrrec de l'empresa Aeroports Públics de Catalunya, realitzant les tasques segons les condicions operatives que descriu l'Annex 1 al Protocol, incloent els serveis mínims
- **Les parts podran acordar en un futur un canvi de model de gestió**

2. Sobre les condicions econòmiques

- El Govern d'Andorra aporta una quantitat fixa, corresponent al **50% del dèficit d'explotació, amb un màxim de 300.000€ anuals**. Cal destacar que des de l'entrada en vigor del conveni, el dèficit ha anat augmentant anualment des dels 700.000€ inicials fins prop dels 900.000€ actuals, pel que el Govern sempre ha satisfet el màxim import
- El Govern disposa d'espais dins i fora de l'edifici terminal destinats a promocionar activitats, organismes i empreses, amb l'opció de comercialitzar-los
- Existeix una segona aportació variable, en funció dels passatgers arribant anualment a l'aeroport, amb trams d'entre 12€ i 6€ per passatger en funció del volum total
- Abans del 15 de febrer de cada any, les parts signants presentaran en Comissió mixta els resultats d'explotació, les accions comercials, les de promoció via operadors turístics, campanyes publicitàries i fires

3. Promoció conjunta

- S'acorda que la recerca d'operadors aeris sigui coordinada entre el Govern d'Andorra i la Generalitat de Catalunya
- Andorra es compromet, a través d'Andorra Turisme i amb cost assumit per aquesta empresa, a incloure en les accions de comunicació i comercialització d'Andorra les línies que operin a l'aeroport d'Andorra-La Seu

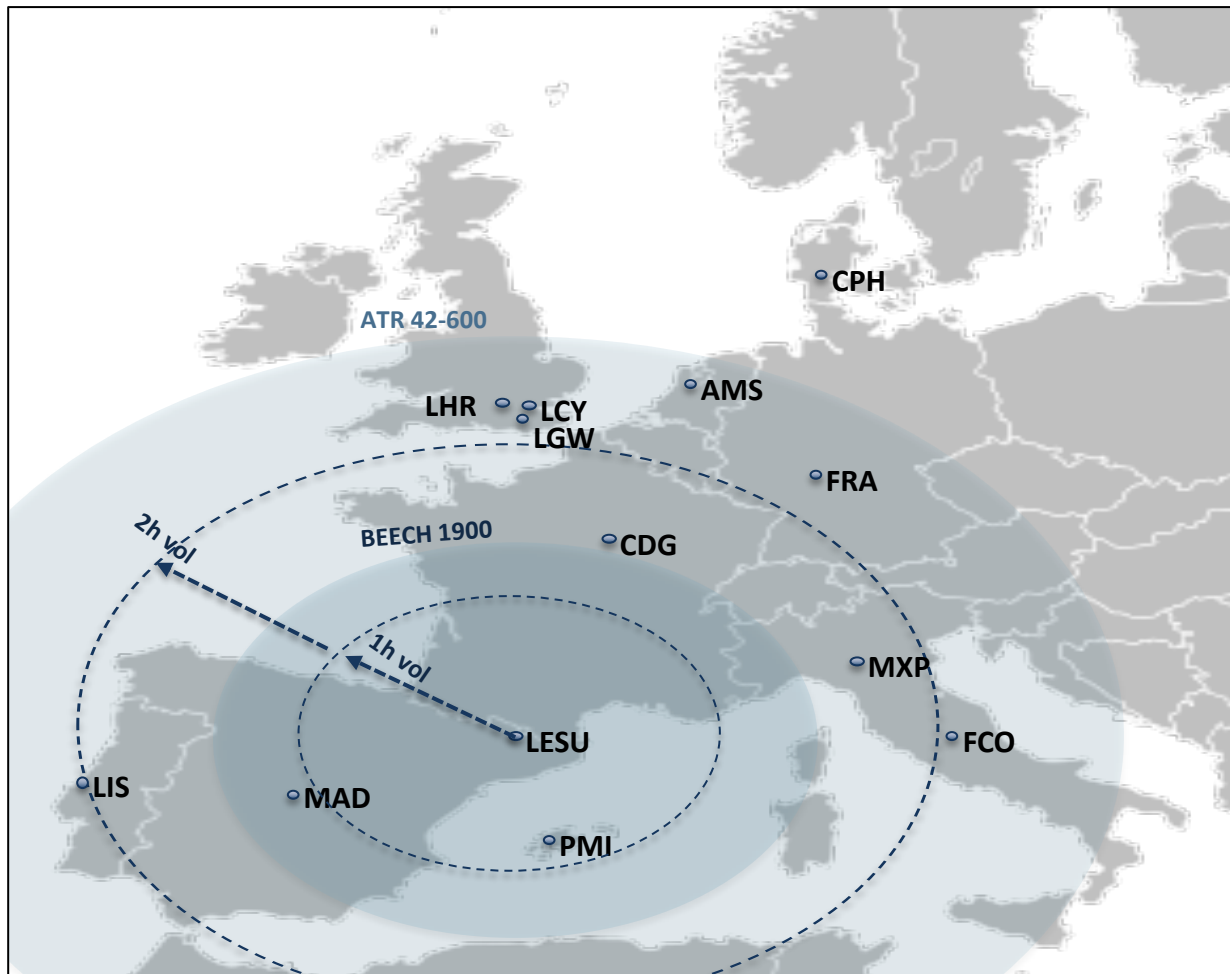
L'empresa gestora de l'aeroport elabora un pla bianual de treball que ha de ser aprovat per la Comissió Mixta

4. El pla de treball ha d'incloure, a banda de la previsió d'operacions i altres activitats de la infraestructura els conceptes següents:
 - Les despeses d'explotació, d'acord amb els mínims establerts pel Protocol
 - Les despeses de promoció, com la participació en fires i esdeveniments
5. La Comissió Mixta per la Gestió i Promoció de l'aeroport té la funció de vetllar per la correcta gestió i promoció de la infraestructura, acordant les condicions de disponibilitat de la infraestructura i aprovant el pla de treball bianual. **Està composta per 6 membres, 3 dels quals designats pel Govern d'Andorra**

La fórmula actual limita l'aportació del Govern d'Andorra encara que creixi el dèficit d'explotació

La fórmula de la Comissió Mixta permet exercir un control en la promoció i la gestió de l'aeroport, dedicant des de la part andorrana els recursos humans i tècnics necessaris en cada situació

Les maniobres autoritzades incrementen l'operativitat a prop d'un 95% i obren la porta a operadors que només volen si hi ha maniobra instrumental



Operacions en dos mercats diferenciats:

- **Mercat turístic**
- **Desenvolupament de la regió**

- Vols punt a punt

- **Linies feeder** d'un mercat hub&spoke

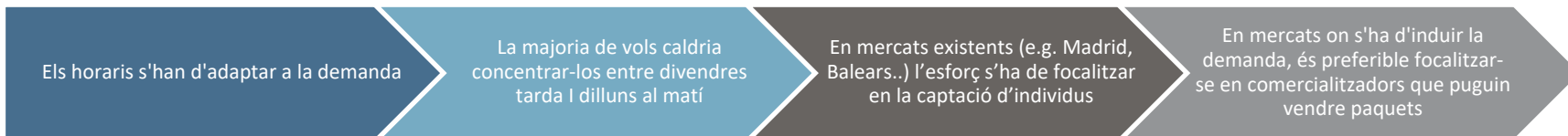
- Càrrega aèria d'abast europeu

*Càlcul de l'abast en condicions òptimes i màxim fuel. Aquesta imatge és orientativa i s'ha de recalculer per les condicions particulars de cada vol

Es diferencia clarament el desenvolupament del trànsit aeri estacional i turístic, d'aquell associat a un creixement estratègic del país

El xàrter turístic

Les operacions durant la temporada d'hivern, associades al turisme de neu, poden generar una demanda suficient com per omplir avions de 50 places, amb les particularitats següents:



S'ha de tenir en compte que per una aeronau de 50 a 70 places del tipus que poden aterrar a l'aeroport d'Andorra-La Seu, el **cost d'operació rondaria els 3,200€/h***, pel que si la companyia aèria ha d'oferir els bitllets a preus atractius és necessari garantir que s'arribarà a una ocupació mínima de l'avió que permeti fer l'operació viable

L'avió regional petit

Si es vol apostar per un esquema de rutes i freqüències que facilitin el desenvolupament econòmic del país, connectant l'aeroport d'Andorra-La Seu amb ciutats i aeroports estratègics com podrien ser MAD, LCY o CDG, s'han de tenir en compte les particularitats següents:



La demanda prevista actualment fa inviable plantejar una operació d'aquest tipus amb avions "grans". Per contra, aeronaus del tipus **Beechcraft 1900D, amb un cost horari d'uns 2,000€/h**, permetrien reduir el cost de l'operació en cas que l'avió anés poc ple, i amb una política de preus enfocada als negocis podria ser sostenible

* Els costos d'operació s'extreuen de la pàgina aircraftcostcalculator.com, que estima una utilització de 450 hores a l'any. Es disposa de més informació complementària, i de la variabilitat del cost horari en funció de la utilització, per futurs càlculs



Govern d'Andorra
Autoritat Aeronàutica Andorrana