

**Modelos de Gestión Aeroportuaria.
Impacto en la Evolución del Turismo en España
(1940-2011)**

CARLOS CORULLÓN HERMOSA
Universidad Autónoma de Madrid

Dirección:

Nadia Fernández de Pinedo

José Patricio Sáiz González



PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Índice abreviado

Agradecimientos.....	v
Índice general.....	vii
Relación de tablas.....	xi
Relación de figuras.....	xiii
PRIMERA PARTE. INTRODUCCIÓN	17
1. Marco teórico y conceptual.....	19
2. Objetivos, Metodología y Estructura.....	27
SEGUNDA PARTE. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TURISMO Y DEL TRANSPORTE AÉREO.	41
3. De la autarquía al <i>aperturismo</i> de España (1940-1963).....	43
4. Del <i>aperturismo</i> a la entrada en Europa (1964-1990)	71
5. De la entrada en Europa a la actualidad (1991-2011).....	95
TERCERA PARTE. ANÁLISIS DE LOS MODELOS DE GESTIÓN AERONÁUTICA	133
6. Modelos internacionales de gestión aeroportuaria.	135
7. Modelo actual de gestión aeroportuaria en España	157
8. A proposal for a new airport model in Spain.....	201
CUARTA PARTE. CONCLUSIONES	241
9. Conclusions.....	243
10. Conclusiones.....	261
Bibliografía	281
Apéndices	

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Agradecimientos

Fruto del esfuerzo realizado durante los últimos 8 años he conseguido terminar esta tesis y, por tanto, finalizar mi doctorado en economía. He podido alcanzar este gran éxito académico y personal gracias al permanente apoyo de mi esposa y a la continua motivación de mi hija, Silvia y Claudia. El resto de mi familia ha sido de gran apoyo en este largo peregrinar académico. ¡Muchas gracias!

Tampoco puedo olvidar los buenos consejos y enfoques alternativos que recibí de Pere Suau-Sanchez, Romano Pagliari y del resto de profesores del *Air Transport Management Department* de la *Cranfield University*.

También he de acordarme de los numerosos intercambios de opiniones y pareceres con mi compañeros de trabajo respecto a la evolución del transporte aéreo en España en mis casi 15 años de carrera profesional. Especial mención en este sentido para María Victoria Gallego, Iván Díez y Raúl Pérez Ponce que tanto han enriquecido mi percepción del sector del transporte aéreo.

Y por último, pero no por ello menos importante, estoy profundamente agradecido a mis tutores, Nadia y Patricio, por acceder a dirigir mi tesis, ayudarme con ella y por su versatilidad para conseguir dar forma a un documento tras casi 5 años de investigaciones.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Índice general

Índice abreviado	iii
Agradecimientos	v
Relación de tablas	xi
Relación de figuras	xiii
PRIMERA PARTE. INTRODUCCIÓN	17
1. Marco teórico y conceptual	19
2. Objetivos, Metodología y Estructura	27
2.1. Objetivos de la Tesis	27
2.2. Metodología	30
2.2.1. Periodos de análisis.	31
2.2.2. Indicadores.	33
2.3. Estructura de la tesis	38
SEGUNDA PARTE. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TURISMO Y DEL TRANSPORTE AÉREO.	41
3. De la autarquía al <i>aperturismo</i> de España (1940-1963)	43
3.1. Orígenes del transporte aéreo en España.	43
3.2. Los orígenes del turismo en España	51
3.3. De la autarquía a las Naciones Unidas.	53
3.4. Despegue del turismo en España	55
3.5. De Dependencia Ministerial a Organismo Autónomo (OAAN, Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales)	60
4. Del <i>aperturismo</i> a la entrada en Europa (1964-1990)	71
4.1. De las Naciones Unidas a la Comunidad Económica Europea	71
4.2. Desarrollo del sector turístico en España	74
4.3. De Organismo Autónomo (OAAN) a Ente Público (AENA)	83
5. De la entrada en Europa a la actualidad (1991-2011)	95
5.1. El milagro económico español y la gran crisis del siglo XXI	95

5.2. Especialización turística en España.....	98
5.3. De AENA a AENA Aeropuertos S.A.....	116
TERCERA PARTE. ANÁLISIS DE LOS MODELOS DE GESTIÓN	
AERONÁUTICA.....	133
6. Modelos internacionales de gestión aeroportuaria.....	135
6.1. Turismo en España: Recapitulación.....	135
6.2. Transporte Aéreo en España: Recapitulación.....	141
6.3. Diferentes modelos de Gestión Aeroportuaria	148
6.4. Tendencias y evolución de los diferentes modelos	153
7. Modelo actual de gestión aeroportuaria en España	157
7.1. Marco Regulador y Supervisor.....	157
7.2. Situación del Modelo Actual.....	164
7.3. Evolución de las Cuentas Anuales de AENA.....	174
7.4. Financiación del Modelo Actual	187
7.5. La casuística territorial de España y la planificación de las infraestructuras aeronáuticas.....	197
8. A proposal for a new airport model in Spain (*)	201
8.1. New institutional framework	201
8.2. Challenges for the Spanish aviation sector	205
8.2.1. Closing airports in Spain.....	206
8.2.2. Relationship between politics and airports in Spain.....	208
8.2.3. Separation of management levels in Spain	209
8.3. Proposal 496 for a new airport model	210
8.3.1. Strategic focus of Proposal 496 for a new airport model .	211
8.3.1.1. Operations	211
8.3.1.2. Complementary services.....	211
8.3.1.3. Airport specialization	212
8.3.2. Proposal 496 for a new airport model.....	213
8.3.3. Economic justification of Proposal 496 for a new airport model.....	220
8.3.4. Implications of Proposal 496 for the air navigation model	222
8.3.4.1. En Route Air Navigation Services Provider (ANSP).....	223

8.3.4.2. Terminal Air Navigation Services Provider (ANSP).....	223
8.4. A system to guarantee competition in the airport sector	224
8.4.1. Introduction of competition in the airport sector.....	224
8.4.2. Privatization of airports	225
8.4.3. Economic regulation and supervision in Spanish airports	226
8.4.4. Airport charges included in the economic regulation and supervision framework.....	227
8.5. Planning of airport infrastructure	238
 CUARTA PARTE. CONCLUSIONES	 241
9. Conclusions (*)	243
9.1. Tourism, air transport and airports	243
9.2. Tourism, air transport and airports in Spain	245
9.3. Predictions for the future	249
9.4. Proposal 496.....	251
9.5. Advantages of Proposal 496	255
10. Conclusiones	261
10.1. Turismo, transporte aéreo y aeropuertos	261
10.2. Turismo, transporte aéreo y aeropuertos en España.....	263
10.3. Previsiones de futuro	267
10.4. Propuesta 496.....	270
10.5. Ventajas de la Propuesta 496	274
 Bibliografía.....	 281
 Apéndices	

() Partes en Inglés (Siguiendo los requisitos para obtener la Mención Internacional).*

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Relación de tablas

TABLA 1. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL ANTES DE 1940	50
TABLA 2. ENTRADA DE VISITANTES EN ESPAÑA ENTRE 1946 Y 1963	57
TABLA 3. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1940 Y 1963	65
TABLA 4. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1940 Y 1963.....	66
TABLA 5. ENTRADA DE VISITANTES EN ESPAÑA ENTRE 1964 Y 1990	78
TABLA 6. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1964 Y 1990	85
TABLA 7. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1964 Y 1990.....	89
TABLA 8. OCUPADOS EN ESPAÑA POR RAMA DE ACTIVIDAD 1991-2011	102
TABLA 9. SALDO DE LA BALANZA DE INGRESOS Y PAGOS TURISTICOS. 1990-2011	104
TABLA 10. SALDO DE LA BALANZA DE PAGOS POR CUENTA CORRIENTE. 1990-2011	105
TABLA 11. ENTRADA DE VISITANTES Y TURISTAS EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2011	107
TABLA 12. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1991 Y 2011	118
TABLA 13. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2011	120
TABLA 14. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA 1991 Y 2011...127	
TABLA 15. INVERSIONES EN TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA 1990-2010	128
TABLA 16. RANKING DE PAÍSES SEGÚN LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES 2012-2014	138
TABLA 17. RANKING DE PAÍSES SEGÚN INGRESOS POR TURISMO INTERNACIONAL 2012-2014	139
TABLA 18. RANKING DE PAÍSES SEGÚN GASTOS POR TURISMO INTERNACIONAL 2012-2014....	139
TABLA 19. ENTRADA TURISTAS SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO PRINCIPAL 2012-2014.....	143
TABLA 20. ENTRADAS DE TURISTAS SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA 2012-2014	144
TABLA 21. TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS EN ESPAÑA. 2012-2014	167
TABLA 22. TRÁFICO COMERCIAL DE AERONAVES EN ESPAÑA. 2012-2014	168
TABLA 23. TRÁFICO COMERCIAL DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA. 2012-2014.....	169
TABLA 24. TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES EN ESPAÑA 2014, INCLUYENDO NO COMERCIAL...170	
TABLA 25. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011.....	174
TABLA 26. ESTRUCTURA DE LA CIFRA DE NEGOCIOS DE AENA 2000-2011	175
TABLA 27. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS GENERADOS EN AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011	176
TABLA 28. ESTRUCTURA DE INGRESOS GENERADOS EN AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011...177	
TABLA 29. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011	178
TABLA 30. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011.....	178
TABLA 31. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS NO AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011.....	179
TABLA 32. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS NO AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011.....	179
TABLA 33. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS COMERCIALES DE AENA 2000-2011.....	180
TABLA 34. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS COMERCIALES DE AENA 2000-2011.....	180
TABLA 35. EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011	183
TABLA 36. ESTRUCTURA DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011	183
TABLA 37. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE AENA 2000-2011	184

TABLA 38. IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS SOBRE EL TOTAL DE INGRESOS GENERADOS EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011	187
TABLA 39. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE ATERRIZAJE EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015	190
TABLA 40. VARIACIÓN DE LA TASA DE ATERRIZAJE EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015	190
TABLA 41. EVOLUCIÓN DE LA TASA TRÁNSITO DE AERODRÓMO EN AEROPUERTOS AENA	191
TABLA 42. VARIACIÓN DE LA TASA TRÁNSITO DE AERODRÓMO EN AEROPUERTOS AENA	191
TABLA 43. EVOLUCIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO EEE (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015..	195
TABLA 44. VARIACIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO EEE (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015..	195
TABLA 45. EVOLUCIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO INTERNACIONAL (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015	196
TABLA 46. VARIACIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO INTERNACIONAL (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015.....	196
TABLE 47. OPERATING RESULT AND EBITDA OF AENA'S AIRPORTS IN 2014	221
TABLE 48. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. PROPOSAL 496, FIRST PHASE. 2009-14	233
TABLE 49. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE PROPOSED FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. 2009-2014	235
TABLE 50. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. PROPOSAL 496, SECOND PHASE. 2009-14.....	237
TABLE 51. FORECAST OF PASSENGER TRAFFIC GROWTH AT WORLDWIDE LEVEL 2013-2017	250
TABLA 52. PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DEL TRAFICO DE PASAJEROS A NIVEL MUNDIAL 2013-2017.....	268

Relación de figuras

FIGURA 1. UNIDADES BÁSICAS DE TURISMO	34
FIGURA 2. FORMAS DE TURISMO.....	34
FIGURA 3. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ANTES DE 1940.....	48
FIGURA 4. PROTECTORADO ESPAÑOL EN MARRUECOS 1912-1956	49
FIGURA 5. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963. MILLONES DE VISITANTES.....	59
FIGURA 6. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1958	59
FIGURA 7. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963. CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO	59
FIGURA 8. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1940 Y 1963	64
FIGURA 9. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	67
FIGURA 10. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	67
FIGURA 11. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS) ...	67
FIGURA 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS.....	68
FIGURA 13. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (PASAJEROS TRANSPORTADOS).....	68
FIGURA 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS).....	68
FIGURA 15. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	70
FIGURA 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	70
FIGURA 17. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	70
FIGURA 18. APORTACIÓN DEL TURISMO AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1971-1990.	76
FIGURA 19. PARTICIPACIÓN DEL EMPLEO TURÍSTICO EN EL EMPLEO TOTAL 1973-1990.	77
FIGURA 20. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990. MILLONES DE VISITANTES	80
FIGURA 21. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964	80
FIGURA 22. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990. CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO.....	80
FIGURA 23. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. MILLONES DE VISITANTES	81

FIGURA 24. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1980	81
FIGURA 25. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. CUOTA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN	82
FIGURA 26. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1964 Y 1990	86
FIGURA 27. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	91
FIGURA 28. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	91
FIGURA 29. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS) ...	91
FIGURA 30. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS.....	92
FIGURA 31. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (PASAJEROS TRANSPORTADOS).....	92
FIGURA 32. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964- 1990. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS).....	92
FIGURA 33. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	94
FIGURA 34. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	94
FIGURA 35. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	94
FIGURA 36. APORTACIÓN DEL TURISMO AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1991-2011.	100
FIGURA 37. APORTACIÓN DEL TURISMO RECEPTOR AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1995- 2011.....	100
FIGURA 38. OCUPADOS EN HOSTELERÍA 1991-2011.	103
FIGURA 39. CUOTA DE OCUPADOS EN HOSTELERÍA 1991-2011.....	103
FIGURA 40. ENTRADAS DE VISITANTES/TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. MILLONES DE VISITANTES 1991-1999. MILLONES DE TURISTAS 2000-2011	109
FIGURA 41. ENTRADAS DE VISITANTES/ TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. ÍNDICE 100 PARA VISITANTES 1991 / ÍNDICE 100 PARA TURISTAS 2001	109
FIGURA 42. ENTRADAS DE VISITANTES/ TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO	110
FIGURA 43. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. MILLONES DE TURISTAS.....	111
FIGURA 44. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 2001	111
FIGURA 45. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. CUOTA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN	111
FIGURA 46. TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE MADRID/BARAJAS 2000-2014.....	114
FIGURA 47. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011. MILLONES DE TURISTAS	115
FIGURA 48. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 2001	115

FIGURA 49. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011. CUOTA DE LAS PRINCIPALES CC.AA. DE DESTINO.....	115
FIGURA 50. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1991 Y 2011	117
FIGURA 51. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	122
FIGURA 52. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	122
FIGURA 53. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS) .	122
FIGURA 54. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS.....	123
FIGURA 55. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (PASAJEROS TRANSPORTADOS).....	123
FIGURA 56. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS)...	123
FIGURA 57. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS.....	125
FIGURA 58. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	125
FIGURA 59. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS).....	125
FIGURA 60. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. MILLONES DE EUROS.....	130
FIGURA 61. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1990	130
FIGURA 62. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. CUOTA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE	130
FIGURA 63. PAÍSES INTEGRANTES DEL ESPACIO SCHENGEN	136
FIGURA 64. ENTRADAS DE TURISTAS EN SEGÚN VÍA DE ACCESO 2012-2014.....	137
FIGURA 65. SALDO DE LA BALANZA POR CUENTA CORRIENTE 2012-2014.....	140
FIGURA 66. PRINCIPALES COMPAÑÍAS EN ESPAÑA 2012-2014. PASAJEROS Y PORCENTAJE DE PASAJEROS SOBRE EL TOTAL.....	145
FIGURA 67. AEROPUERTOS DISPONIBLES PARA EL TRÁFICO CIVIL EN 2015	146
FIGURA 68. MODELOS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA.	154
FIGURA 69. RESPONSABILIDADES EN FUNCIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN.	155
FIGURA 70. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA.....	159
FIGURA 71. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE AENA.	161
FIGURA 72. MARCO INSTITUCIONAL DEL SECTOR AÉREO EN ESPAÑA.	163
FIGURA 73. REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) EN ESPAÑA.....	164
FIGURA 74. AEROPUERTOS DE USO PÚBLICO ABIERTOS AL TRÁFICO AÉREO COMERCIAL EN 2015	165
FIGURA 75. PORCENTAJE DE TRÁFICO DE PASAJEROS INTERNACIONAL Y DOMÉSTICO POR AEROPUERTOS EN 2014	171
FIGURA 76. EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES RATIOS ECONÓMICOS DE AENA 2000-2011	185
FIGURA 77. EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN Y DEUDA A LARGO PLAZO DE AENA 2000-2011	186

FIGURA 77. EVOLUCIÓN PORCENTUAL DE LAS TARIFAS DE AENA Y DEL IPC 2000-2010	188
FIGURA 78. INCREMENTO DE LAS TASAS DE AENA Y DEL IPC 2000-2010.....	189
FIGURE 79. AIR TRANSPORT NETWORK LEVELS	202
FIGURE 80. NEW INSTITUTIONAL FRAMEWORK	204
FIGURE 81. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE ONE.	214
FIGURE 82. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE TWO: AIRPORTS OPEN TO COMMERCIAL TRAFFIC.....	215
FIGURE 83. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE TWO: AIRPORTS CLOSED TO COMMERCIAL TRAFFIC.....	216
FIGURE 84. STRUCTURE OF THE AIRPORT SUPERVISORY SECTOR	227
FIGURE 85. STRUCTURE OF REGULATED AIRPORT CHARGES.....	229
FIGURE 86. COORDINATED PLANNING OF INFRASTRUCTURES	239
FIGURE 87. CHANGES IN THE AIRPORT SECTOR IN SPAIN 2012-2014.	247
FIGURE 88. TRENDS AND FORECAST OF TOURISM 1950-2030	250
FIGURA 89. CAMBIOS EN EL SECTOR AEROPORTUARIO EN ESPAÑA 2012-2014.....	266
FIGURA 90. TENDENCIAS Y PROYECCIONES DE TURISMO 1950-2030	269

Primera Parte. Introducción

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

1. Marco teórico y conceptual

Los sistemas de provisión de bienes públicos han estado siempre inmersos en un controvertido debate en torno a qué agente económico sería el más eficiente a la hora de suministrar y prestar dichos bienes y servicios, es decir, si es el sector público más eficiente que el sector privado o viceversa. Esta tesis no trata de dar una respuesta definitiva a este debate tan complejo, pero si pretende utilizar un estudio de caso, como es la gestión aeroportuaria y su relación con el sector turístico, para profundizar en el mismo; y, sobre todo, para favorecer, en la medida de lo posible, que las decisiones en materia aeroportuaria se lleven a cabo de la manera más eficiente y óptima posible. Cuando hagamos referencia al término “bienes públicos” lo haremos en relación tanto a la prestación de servicios públicos como a la oferta de bienes públicos. Dicho concepto tal y como se entienden en la actualidad, tiene su origen remoto en el Imperio Romano, momento en el que el Estado comenzó a provisionarlos. A partir de ese momento, los bienes públicos han sido de enorme importancia para el desarrollo socio económico de los Estados.

Hay que recordar que un bien público es aquel del que todo el mundo puede disponer y que, además, su utilización por un individuo o colectivo no impide que otros lo puedan utilizar. Sin embargo, existen bienes públicos que se consideran puros, puesto que nunca se llegan a saturar o colapsar, es decir, que el número de usuarios en un momento dado no supone ningún límite para poder disfrutar de dicho bien público; y bienes públicos impuros, es decir, que se pueden llegar a saturar o colapsar cuando un gran número de usuarios intentan disfrutar de ese bien público al mismo tiempo. Las infraestructuras de transporte son bienes públicos impuros porque se pueden colapsar y, además, en muchas ocasiones juegan un papel como bienes públicos globales en el caso que sirvan como punto de conexión internacional como serían los aeropuertos, por ejemplo (Fernández-de-Pinedo y Muñoz 2014).

Usar una estructura de mercado en la provisión de bienes públicos requiere de unos costes de transacción bajos, así como de un grado de competencia que permita la elección y la eficiencia. Para que este tipo de solución sea efectiva el Gobierno debe ser capaz de regular la actividad del sector privado y debe llevar a cabo procesos de contratación y adjudicación claros y transparentes. El problema que suele tener el Gobierno es que los contratos a través de los que se regula la provisión de bienes públicos por el sector privado suelen ser incompletos dada la naturaleza compleja de este tipo de bienes. Los procesos de privatización han demostrado que cuando los Gobiernos tienen capacidad para actuar en la economía estructurando los mercados, éstos se han convertido en un medio eficaz para conseguir una provisión adecuada de bienes públicos (Gerbasi y Warner 2007).

A finales de la década de 1990, varios años antes de obtener el premio nobel de economía, Joseph Stiglitz mencionaba la dificultad de elaborar políticas económicas que permitiesen alcanzar el punto óptimo para el crecimiento económico, el óptimo de Pareto. Según Stiglitz, es muy complicado alcanzar ese óptimo puesto que existen tanto fallos en los mercados como fallos en las decisiones tomadas por los gobiernos, o ambos al mismo tiempo. Esta circunstancia supone

que cuando se toman decisiones de política económica no se consigue mejorar la calidad de vida de una sociedad de una manera neutra, es decir, que cuando se intenta favorecer a un grupo de la población se suele perjudicar a otro, esto es, se consiguen logros para unos a costa de pérdidas para otros. Ronald Coase fue de los primeros y más influyentes economistas, en proponer un enfoque de mercado para dar solución a las cuestiones relacionadas con la provisión eficaz y eficiente de los bienes públicos. Coase recalcó la importancia de tener un sistema claro de derechos de propiedad así como el hecho de que cada parte implicada pudiese contar con información simétrica. Expuso la necesidad de que existiese un proceso de adjudicación predecible con unos costes de transacción bajos (Coase 1960).

En casos de fallos de mercados o de fallos en las decisiones de gobierno, el Teorema de Coase sería válido para el sector privado si su definición no fuese tan restrictiva e impusiera tantas limitaciones. Es decir, que si los derechos de propiedad están bien definidos, no hay cambios en la estructura de la demanda y no existen costes de transacción, entonces las externalidades (positivas y negativas) se internalizarían sin necesidad de intervención institucional, de este modo el mercado funcionaría a la perfección. Sin embargo, los mismos principios recogidos en dicho Teorema no funcionarían en ningún caso en el sector público (Stiglitz 1998). No haría falta el sector público si se cumpliesen los principios del teorema, pero al no poderse cumplir en la práctica, hace falta un el entorno institucional que debe intervenir para impedir o limitar las externalidades negativas y fomentar las positivas.

Desde finales del siglo XIX y especialmente en la época de Entreguerras, los Estados comenzaron a intervenir cada vez más en la economía. Tras la II Guerra Mundial los principales Gobiernos de Europa y Norte América, que ya se habían acostumbrado a tener un papel importante en la economía de sus países, aceleraron e intensificaron la intervención económica a través de nacionalizaciones y de la creación de empresas públicas con el fin de convertir al sector público en el fundamental a la hora de provisionar bienes públicos. Dicha tendencia se mantuvo hasta finales de la década de 1980, comenzó el ataque a las políticas del Estado del Bienestar desde Reino Unido y los Estados Unidos con las políticas llevadas a cabo por Thatcher y Reagan, respectivamente. En los años 90 surge una corriente de pensamiento denominada *New Public Management* o Nueva Gestión Pública que defiende la necesidad de buscar una nueva forma de llevar a cabo la Administración Pública (Acerete Gil 2004). Es a partir de este periodo cuando se empiezan a llevar a cabo diferentes proyectos usando las primeras fórmulas de colaboración Público-Privadas conocidas como *Public Private Partnerships* (PPPs). A partir de la década de 1990 se empiezan a llevar a cabo diferentes proyectos de provisión de bienes públicos de forma conjunta entre el sector público y el sector privado.

La importancia económica de las infraestructuras de transportes ha sido reflejada por numerosos autores desde el siglo XVIII, aunque el paso de los años ha ido matizando el enfoque y los motivos por los que dichas infraestructuras son tan importantes para la economía. De este modo nos encontramos con tres planteamientos distintos que nos ayudan a comprender cuál ha sido la evolución en el pensamiento económico respecto a este tema. En el siglo XVIII, el economista Adam Smith basaba la importancia económica de las infraestructuras de transporte en que éstas favorecían la reducción de los costes de producción y ayudaban a incrementar la actividad económica de las regiones en las que se construían (Smith 1776). Sin embargo, Smith ya recomendaba la importancia de no fomentarlas en

regiones donde no hubiese una actividad económica importante que soportase el coste de construcción de las mismas y sus posteriores costes de explotación. Es decir, para Adam Smith la actividad económica existente era la principal justificación para invertir en infraestructuras de transporte (Bel 2012).

Aunque los principios definidos por Adam Smith fueron ampliamente aceptados, en el primer tercio del siglo XX otros autores centraron sus investigaciones en mostrar las bondades de las inversiones en dichas infraestructuras independientemente de la existencia o no de una gran actividad económica. Este es el caso de John Maynard Keynes quien desarrolló una serie de medidas de política económica (conocidas con posterioridad como políticas keynesianas), mostrando como las inversiones impulsadas desde el sector público en infraestructuras de transporte, sobre todo en momentos de crisis económica, ayudaban a impulsar el crecimiento económico y a crear empleo (Keynes 1936). Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX el economista Albert O. Hirschman puso de manifiesto que la creación de infraestructuras de transporte en regiones donde antes no había actividad económica generaba encadenamientos, hacia atrás y hacia delante, y favorecía su aparición. De este modo, las infraestructuras de transporte ayudaban al desarrollo económico a largo plazo (Hirschman 1958).

En la actualidad, la economía del transporte no sólo analiza las diferentes industrias que interactúan entre sí para ofrecer los distintos servicios de transporte sino que también tratan temas relacionados con la regulación de mercados, la competencia entre empresas, la financiación de infraestructuras, la eficiencia en costes, la fijación de precios, el impacto de las externalidades, la distribución de rentas, el desarrollo económico, la estructura territorial, la conectividad y la accesibilidad, entre muchas otras cuestiones, así como su relación con el turismo, actividad clave en la economía española. Son numerosos los autores que han tratado de ofrecer una visión global tanto de la relevancia como de las implicaciones que tienen los transportes en la economía (Gillen 2009; Button 2010; De Rus, Campos y Nombela 2003; Bel 2012; Forsyth 2004; Graham 2012).

La inversión en infraestructuras de transporte genera numerosos efectos positivos. Por un lado, favorece el desarrollo industrial y la actividad económica, mientras que por otro, se convierte en un elemento de integración territorial y favorece el desarrollo económico en regiones donde antes no había actividad. Por ello, el sector privado debería financiar infraestructuras de transporte en regiones donde haya un gran volumen de demanda, mientras que el sector público debería financiar dichas infraestructuras en regiones con poca demanda garantizando la conectividad de todas las regiones de un país, en los casos en que la demanda existente no permita garantizar la financiación de las mismas (Gillen 1996). Por tanto, el enfoque que escoja el Gobierno a la hora de establecer su política de transportes debe tener en cuenta cuán importante es primar la actividad económica sin obviar las necesidades de conectividad de todos sus territorios.

En España, la evolución histórica de las infraestructuras de transporte ha variado en función de cada momento histórico y de sus necesidades. De este modo, mientras que el desarrollo de infraestructuras presenta ciertos patrones comunes en su diseño como sería el caso del ferrocarril o de las carreteras y autopistas, en otros casos como el de los puertos y aeropuertos han atendido a un posicionamiento diferente. La evolución de las carreteras se tornó radial en siglo XVIII, característica

que se ha mantenido inalterable hasta nuestros días en el transporte terrestre tanto en la carretera como en el ferrocarril, ya sea convencional o de alta velocidad (Bel 2012). El desarrollo de las autopistas y autovías, a pesar de mantener esta estructura radial, se ha visto complementado con nuevos tramos en los últimos años que han mallado parcialmente el mapa de las carreteras españolas.

Sin embargo, el desarrollo ferroviario reciente, en especial el relacionado con la alta velocidad, mantiene una estructura puramente radial. El transporte aéreo, dada la singular operación de los aviones, se ha desarrollado de una manera muy distinta. El número de aeropuertos ha proliferado de tal manera en España, que en la actualidad hay más aeropuertos que provincias, con los consiguientes problemas de eficacia y eficiencia económica que ésta situación ha supuesto para el sector aeroportuario (Martín, Román, y Voltes-Dorta 2009). Cabe destacar, que tanto el transporte por carretera, como el ferroviario y el aéreo han sido gestionados mayoritariamente por instituciones públicas vinculadas a la Administración General del Estado. Excepto en los inicios del ferrocarril y en los primeros de años de desarrollo de la aviación, donde las primeras empresas privadas (generalmente extranjeras) fueron creando nuevos aeropuertos a medida que desarrollaban sus primeras líneas aéreas (González-Betes 1996), la única participación privada llevada a cabo en el ámbito de las infraestructuras de transporte son las autopistas de peaje.

La inversión en infraestructuras de transporte es muy importante cuando se trata de conseguir que un Estado evolucione y mantenga un crecimiento a largo plazo que permita su desarrollo económico. Cuando nos adentramos en ese terreno, el del desarrollo económico, nos enfrentamos a una cuestión difícil de resolver: fallos de mercado frente a fallos de gobierno. Siempre que el desarrollo económico es impulsado por factores políticos éste se debe entender como un producto de la evolución histórica más que como un conjunto de decisiones que maximizan la utilidad (Lo 2011). Durante la primera década del siglo XXI el crecimiento de la economía española fue impulsado por factores políticos, ya que los diferentes Gobiernos tuvieron en común el impulsar la actividad económica a través de numerosos proyectos de construcción de obra pública. Ese impulso se vio reflejado en el aumento de inversiones en infraestructuras de transporte, especialmente en ferrocarril de alta velocidad. Sin embargo, muchas de las decisiones de inversión no respondían a criterios de eficiencia económica, como defendía Smith, pero si generaban un aparente crecimiento económico como proponía Keynes y habrá aún que valorar si han favorecido al desarrollo económico, tal y como argumentaba Hirschman. En la actualidad, nos encontramos que en España hay autopistas de peaje al borde de la quiebra o aeropuertos destinados al tráfico de pasajeros por los que no hay tránsito, fruto de una política de transportes que no incluía los principios mencionados anteriormente y que, por tanto, estuvo mal concebida y ejecutada.

El entorno económico global actual, marcado por tensiones geopolíticas y energéticas, sigue siendo muy inestable y convulso. Además, en Europa, muchos países de la zona Euro se encuentran en una situación de desequilibrio fiscal y con una elevada tasa de desempleo, como es el caso de España. La Comisión Europea, el Eurogrupo y el Banco Central Europeo insisten en llevar a cabo reformas estructurales, en los países afectados por esta situación, con el fin de favorecer el crecimiento económico y la consolidación fiscal, es decir, la reducción del déficit público (Van Aarle 2013). Este planteamiento requiere de un cambio estructural en el sector aeroportuario que ayudaría sin duda a una reducción del déficit público, pero

también de la deuda, a la vez que convertiría a los aeropuertos en instrumentos económicos que de verdad ayudasen a incrementar los niveles de actividad económica y de empleo. En un momento en el que la contención del gasto público se ha convertido en una cuestión tan importante, el Gobierno debe tomar decisiones que potencien la optimización del uso de recursos públicos en la producción y distribución de bienes públicos, tal y como se propone en esta tesis (Franciskovic 2013).

Dentro del debate sobre las ventajas que ha tenido la liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea (UE), tanto dentro de la Unión como con Estados Unidos, hay que destacar que el actual marco regulador del transporte aéreo en Europa ha supuesto una *alteración* tanto en el sector aeroportuario como en el de las compañías aéreas. La nueva regulación ha afectado al sector aeroportuario haciendo que el tráfico aéreo intracomunitario (dentro de la UE) se encuentre menos concentrado, es decir, que hay un mayor volumen de conexiones desde un mayor número de aeropuertos. Por otro lado, el tráfico aéreo extracomunitario (hacia/desde la UE) está más concentrado, lo que implica que las conexiones a destinos fuera de la UE se realizan en pocos aeropuertos. Sin embargo, no está claro cuál ha sido el efecto final sobre la concentración del tráfico aéreo en el sector de compañías aéreas (Suau-Sanchez, Burghouwt y Fageda 2015). La liberalización del transporte aéreo ha creado un nuevo entorno tanto para las aerolíneas como para los aeropuertos. Este cambio, al igual que el realizado en otros sectores como el de la energía, telecomunicaciones, etc. supone un potencial de crecimiento y desarrollo económico para el sector aeroportuario siempre que la gestión de los mismos se adapte a ese nuevo entorno.

Otro factor que ha marcado la evolución del transporte aéreo en Europa, a raíz de la desregulación, ha sido la creación de una normativa común que regule las Obligaciones de Servicio Público (OSP). En el caso de España, la mayoría de las OSPs están establecidas para garantizar la conectividad de Canarias y Baleares (Williams y Pagliari 2004). Este aspecto es crucial en un entorno económico globalizado en el que imperan los principios de las economías de red y donde los aeropuertos se convierten en los nodos por los que muchas regiones pueden interactuar con el resto del mundo (Barabasi y Frangos 2014). Muchas regiones españolas, sobre todo en las que más se ha desarrollado el turismo, han incrementado su conectividad internacional, especialmente con destinos Europeos (Díez Pisonero 2012). De tal modo que aeropuertos como los de Palma de Mallorca o Gran Canaria, por ejemplo, cuentan con mayor número de destinos europeos que aeropuertos como Madrid o Barcelona. Esta gran conectividad se debe a que muchas regiones turísticas españolas se han convertido en destinos turísticos de primer nivel y atraen viajeros desde todos los rincones de Europa.

A la hora de analizar los diferentes modelos de gestión aeroportuaria también hay que analizar el modelo de negocio en el que se basa un aeropuerto. Hay que recordar que se entiende por modelo de negocio la manera en la que una organización crea, distribuye y capta valor (Osterwalder y Pigneur 2013). Los modelos de negocio aeroportuario, no han sido objeto de muchos análisis, si bien es cierto que hay estudios sobre tipos de modelos de negocio aeroportuario que, además de analizar los basados en pasajeros, también incluyen modelos basados sólo en carga aérea o en aviación de negocios. Sin embargo, todos ellos siguen el

mismo patrón, basado en la necesidad de tráfico comercial (Kalakou y Macário 2013).

A su vez, en los aeropuertos operan compañías aéreas con modelos de negocio claramente diferenciados entre sí y con necesidades muy diferentes. Por un lado, están las compañías aéreas que operan en red, es decir, que centran su modelo de negocio en la concentración de tráfico aéreo en un aeropuerto *hub* que actúa como nodo principal de su red de destinos, para desde éste distribuirlo al resto de nodos de su red (Verma, Araújo, y Herrmann 2014). Este tipo de compañías demandan una serie de servicios e infraestructuras con unas características muy concretas y exigentes que tienen un gran impacto en la planificación del aeropuerto (Burghouwt 2012). Por otro, están las compañías que operan vuelos punto a punto, es decir, su modelo de negocio se basa en conectar entre sí gran cantidad de nodos de su red sin que su actividad dependa de un nodo principal o *hub*. Esta es una de las principales diferencias operativas entre las antiguas compañías de bandera o compañías de red y las nuevas compañías de bajo coste o compañías punto a punto.

Todas las cuestiones que tienen que ver con el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte o la ampliación de las existentes tienen un gran trasfondo estratégico a la hora de tomar decisiones sobre su diseño, ubicación y demás características técnicas. Por tanto, la visión que el poder político tenga sobre el Estado y su futuro marcará las decisiones que se tomen respecto de las infraestructuras. Desgraciadamente para España, la cuestión de los independentismos o las autodeterminaciones no es un tema nuevo (Gasset 1921). La diferente visión del poder político, en función de la región de España en la que se ubique, ha generado que se instrumentalice la política de transporte y se convierta en una herramienta política. El desarrollo de las infraestructuras de transportes, que tienen un carácter estratégico tanto desde el punto de vista de la defensa militar como del crecimiento económico, debería favorecer objetivos estratégicos en lugar de responder a intereses partidistas o regionalistas. La política de transporte debe primar el desarrollo del Estado de Bienestar frente a otros intereses, por eso es importante dotarse de un sistema de gestión que favorezca la eficacia y eficiencia, tanto económica como social.

Esta tesis se introduce, precisamente, en el debate sobre la necesidad o no de que la gestión de los aeropuertos de AENA se realice de forma centralizada, cuestión ampliamente tratada tanto desde el entorno político como desde el académico (Bel 2012; Bel y Fageda 2008; Albalade, Bel, Fageda y Richard 2016; Martín, Román, y Voltés-Dorta 2009; De Rus 1999). La gestión centralizada y politizada de los aeropuertos de AENA supone una pérdida de eficiencia en los mismos, restando potencial económico tanto a las regiones donde están los aeropuertos como al conjunto de España. Un modelo de gestión descentralizada que recoja los intereses políticos de las diferentes administraciones públicas, tanto de las que tienen aeropuertos en sus ámbitos competenciales como de las que no tienen, permitiría estimular un mínimo de competencia entre aeropuertos que favorecería la mejora de la eficacia económica de los mismos (European Commission 2002). Además, un modelo descentralizado podría mejorar el proceso de formación de precios y permitir crear mecanismos de subsidio más eficientes y transparentes (Bel, y Fageda 2008).

Gran parte del desarrollo económico de los últimos 50 años en el mundo, y en España en particular, se ha sustentado en la gran inversión en infraestructuras de transporte que ha permitido una mayor capacidad de producción a menores costes, es decir, que ha tenido como consecuencia una mejora continua de la eficiencia económica. Sin embargo, los altos costes de estas infraestructuras, así como la necesidad permanente de mayor capacidad de las mismas, han ido asfixiando económicamente las cuentas públicas de muchos Estados, incluido el nuestro. Por esa razón han surgido fórmulas alternativas de financiación público-privadas¹ conocidas como *Public Private Partnerships* (PPPs) cuyo principal objetivo ha sido la financiación de infraestructuras fuera de los presupuestos públicos a cambio del pago de un peaje durante un periodo determinado (Warner 2013). Este sistema ha sido utilizado en España para financiar algunos tramos de autopista, sin que se hayan planteado formulas similares para proyectos de infraestructuras aeroportuarias.

Si hay una actividad clave en España a la que debemos una buena parte del crecimiento contemporáneo esa es el turismo. Son muchos los autores que han tratado temas relacionados con el turismo y su relación con el transporte aéreo. Sin embargo, la mayoría de estudios se centran en analizar cómo el sector de las aerolíneas y el turismo se influyen mutuamente. Los principales temas analizados por los autores académicos más relevantes se han centrado en estudiar la demanda turística, la oferta de servicios turísticos, los transportes asociados a la actividad turística, el establecimiento de impuestos al turismo y la necesidad de infraestructuras para el desarrollo del turismo (Dwyer y Forsyth 2007). Pero hay pocas investigaciones realizadas sobre la gestión de los aeropuertos y su relación con el desarrollo del turismo. Esta tesis plantea un enfoque novedoso ya que trata de mostrar como el modelo de gestión aeroportuario afecta al desarrollo de la actividad turística.

Esta investigación no propone nuevas alternativas teóricas, sino que pretende utilizar los principios definidos por la teoría económica y de empresa existente para abordar la cuestión de la importancia económica de las infraestructuras de transporte y su gestión. Mientras los planteamientos más antiguos, como los enfoques defendidos por autores *neoclásicos* o *keynesianos*, se centran en el debate de sí el desarrollo de las infraestructuras debe ser llevado a cabo por el sector público o por el sector privado, los planteamientos más actuales como la *economía evolutiva*, *geografic economics* o *networking economy* plantean enfoques más revolucionarios y focalizados en todos los efectos generados como fruto de la globalización y de la interacción económica de los sistemas de red, algo inherente al transporte aéreo. En esta tesis, por tanto, de una manera ecléctica y aplicada, se pretende hacer un exhaustivo estudio de caso con el que comprobar cuáles han sido y cómo han evolucionado los métodos de gestión del sector aeroportuario y qué efectos económicos ha tenido, en especial, sobre el turismo. Descubriremos para ello sus ineficiencias, problemáticas y contradicciones, a la vez que se propondrán soluciones para resolverlas.

¹ Para una síntesis sobre colaboración público-privada (PPP) véase Warner 2013.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

2. Objetivos, Metodología y Estructura

2.1. Objetivos de la Tesis

Esta investigación, en primer lugar, pretende demostrar como el desarrollo inicial del turismo en España impulsó la evolución del transporte aéreo, tanto que se llegaron a superar los niveles de capacidad fijados en los convenios bilaterales de la época. Para permitir, que el turismo y el transporte aéreo pudiesen continuar creciendo, dichos convenios se flexibilizaron a corto plazo permitiendo la aparición de compañías chárter y se pusieron las bases para una futura liberalización del tráfico aéreo. Una vez que el tráfico aéreo se liberalizó en Europa la evolución fue la contraria, es decir, los cambios llevados a cabo en materia de transporte aéreo fueron los responsables del gran impuso que recibió el sector turístico. En segundo lugar, se trata de mostrar cuales han sido las limitaciones de los diferentes modelos de gestión aeroportuaria tanto en el mundo como en España. Por último, y en tercer lugar, el núcleo central de esta tesis es proponer un nuevo modelo aeroportuario en España que dé solución a los retos y limitaciones del modelo actual.

Esta tesis muestra la evolución histórica del turismo y del transporte aéreo recalcando la importancia del turismo en el desarrollo del transporte aéreo. De hecho, a pesar de la inestabilidad económica que se vive en el mundo desde 2008 y de la crisis económica que ha afectado a Europa, latente aún en varios países, el turismo en España se ha mantenido como un sector rentable y en continuo crecimiento, ya que se ha incrementado tanto el número de turistas como el volumen de gasto realizado por los mismos. La inestabilidad política de muchos países del Norte África tras la denominada 'primavera árabe', así como los diversos ataques terroristas en destinos turísticos han sido factores que han favorecido la buena evolución del sector turístico en España. Cuatro de cada cinco turistas que llegan a España lo hacen por avión, poniendo de relieve la importancia de los aeropuertos para el desarrollo del sector turístico. En la actualidad, es muy difícil analizar el turismo sin tener en cuenta el transporte aéreo. Ambos sectores están íntimamente ligados y el devenir de uno afecta de forma drástica al otro. El turismo en España supone cerca del 11% del PIB, siendo un sector estratégico y de vital importancia para la mayoría de regiones costeras mediterráneas, así como para los dos archipiélagos. Aunque en menor medida, pero con un sesgo creciente, se pueden apreciar efectos positivos en muchas regiones interiores como Madrid.

La relación entre transporte aéreo y turismo ha generado gran interés académico tanto por el análisis de la evolución del turismo en España (Moreno Garrido 2007, Pellejero y Bote 1999, Cals y de Miguel 1974, Pack 2009, Secall y Fuentes García 2000) como por el papel del transporte aéreo y sus impactos económicos (Graham 2012, Thatcher 2011, Forsyth y Gillen 2010, Doganis 1992, Salazar de la Cruz 2003). Sin embargo, no se han llevado a cabo muchas investigaciones que se hayan centrado en analizar la evolución conjunta del turismo y el transporte aéreo. Al igual que tampoco hay muchas publicaciones que analicen el impacto del modelo de gestión aeroportuaria sobre la actividad del transporte

aéreo. Esta tesis trata de aportar nuevos datos en estos ámbitos y plantea el desarrollo de futuras investigaciones que ayuden a comprender mejor las interacciones entre modelos de gestión aeroportuaria y evolución del tráfico aéreo.

También se analizan los diferentes modelos de gestión aeroportuaria implementados en el mundo, mostrándose las limitaciones de los diferentes modelos. Por otro lado, además, se pretende examinar la relación entre la evolución del sector turístico español, muy vinculado a la evolución del turismo internacional, y la evolución de los diferentes modelos de gestión aeroportuaria, teniendo en cuenta que los aeropuertos son la principal entrada de turistas en la península y casi la única forma de acceso para las islas de los archipiélagos españoles. El modelo de gestión a través del cual se dirigen y controlan los aeropuertos es de vital importancia, tanto a nivel local como a nivel estatal. Por tanto, antes de modificar el modelo de gestión aeroportuario hay que tener en cuenta otros aspectos como las características de los aeropuertos, la necesidad de que exista o no este tipo de infraestructuras en todas las ciudades o la rentabilidad de dichas instalaciones entre otros muchos.

El gran objetivo de esta tesis es proponer un modelo que favorezca el desarrollo del transporte aéreo de la manera más eficiente posible, otorgando una gran capacidad de decisión a los gestores aeroportuarios con el fin de que puedan maximizar los beneficios derivados de un entorno internacional más abierto y menos regulado. De esta manera, los aeropuertos podrán adaptarse a la concentración o dispersión del tráfico aéreo de una manera más ágil. Esta mayor capacidad de decisión favorecerá el desarrollo de modelos de negocios adaptados a cada gestor aeroportuario y a su entorno, favoreciendo mayor actividad económica y aportando más valor al entorno urbano que lo rodea. Esta tesis propone como estudio de caso el sector aeroportuario en España con el fin de ofrecer soluciones que pasan por la reorganización de dicho sector desde un punto de vista económico pero permitiendo al mismo tiempo que las cuestiones de ordenación territorial y política tengan cabida en un modelo donde prime la maximización de la utilidad. Como no podía ser de otro modo, el modelo propuesto en esta tesis no es ajeno a los problemas de accesibilidad y a las necesidades de conexión de ciertas regiones que por sus características geográficas, estratégicas y demográficas, a pesar de que no generen un volumen suficiente de actividad para financiar sus infraestructuras aeroportuarias, deben contar con ellas y tener acceso a servicios de transporte aéreo en un contexto más amplio para garantizar la movilidad y el acceso al Estado de Bienestar. El modelo que se presenta, así como la regulación económica que se propone son compatibles con las Obligaciones de Servicio Público (OSP) que la normativa europea ha establecido con el fin de garantizar la accesibilidad y la conectividad en el mercado comunitario.

El modelo aeroportuario sugerido aquí se basa en la importancia económica del transporte aéreo y su estrecha relación con el turismo, y pretende establecer un marco de desarrollo económico lo más amplio posible donde tengan cabida las principales preocupaciones relacionadas con la actividad de los transportes, en concreto del aéreo. Esta relación tan intensa entre turismo y aviación pone de relieve la necesidad de estudiar en profundidad el modelo actual de gestión aeroportuaria ya que éste tiene una serie de problemas estructurales que deben ser corregidos, puesto que las últimas modificaciones realizadas hasta la fecha no han dado respuesta a los problemas de los que adolece. Las principales limitaciones a las que

se enfrenta el sector aeroportuario español son: (1) gestión conjunta de las decisiones a corto y a largo plazo en la misma entidad; (2) imposibilidad de que gobiernos regionales y locales puedan participar en la toma de decisiones que afectan a los aeropuertos, especialmente en los temas relacionados con la planificación aeroportuaria; (3) apertura parcial del sector aeroportuario al capital privado, ya que no hay posibilidad de que los inversores privados tengan capacidad completa de toma de decisiones; (4) como el sector es gestionado a través de un monopolio no hay ningún tipo de competencia entre aeropuertos y tampoco hay un mercado laboral activo; (5) hay muy poca regulación económica, que además de ser muy farragosa y confusa, tampoco cuenta con una entidad de supervisión independiente; y (6) falta de especialización aeroportuaria, es decir, que todos los aeropuertos se dedican al tráfico de pasajeros aunque no tengan una demanda acorde, que haga rentable este tipo de negocio.

Por tanto, se propone un modelo aeroportuario donde la gestión esté descentralizada de modo que se favorezca la eficiencia económica, el control de costes, la racionalización de inversiones y que, de una vez, los aeropuertos dejen de ser un arma política. De modo que se favorece la formación de un mercado aeroportuario, con cierto grado de competencia, pero que funcione bajo una regulación económica común aplicada por una autoridad de supervisión. Sin embargo, el modelo no es un modelo rígido, inamovible, sino que tiene la flexibilidad suficiente como para adaptarse y recoger los intereses de todos los niveles administrativos tanto de las regiones donde están ubicados los aeropuertos como los de otras regiones que carecen de ellos.

Las inversiones en infraestructuras de transporte en general y de aeropuertos, en particular, deben respetar los principios económicos definidos por Adam Smith, John Maynard Keynes y Albert O. Hirschman, de modo que un aeropuerto atienda a la actividad económica de su región, al tiempo que los procesos de expansión aeroportuaria favorezcan al crecimiento de la economía y que a largo plazo genere desarrollo económico. El modelo aeroportuario que se propone en esta tesis se fundamenta por lo tanto en estas tres corrientes de pensamiento de modo que 1) la actividad aeroportuaria sirva para mejorar la productividad y reducir los costes de producción, 2) que los momentos de expansión aeroportuaria se realicen de manera paulatina y constante para que haya un crecimiento económico sostenido, y 3) que en las regiones con poca actividad económica, que los aeropuertos ayuden al desarrollo económico favoreciendo la aparición de otros sectores como el del turismo.

Nuestro modelo permitiría maximizar las ventajas derivadas de un sector aéreo más liberalizado y favorecer por ejemplo, al igual que ha ocurrido en otros sectores, como por ejemplo en las telecomunicaciones, que compañías nacionales puedan convertirse en compañías multinacionales con gran presencia internacional (Clifton, Comin, y Diaz-Fuentes 2011). Por ello, se plantea la implantación de un modelo de gestión aeroportuaria donde, por un lado, los aeropuertos que dependen del tráfico de pasajeros tengan su propio modelo de negocio, adaptado a sus necesidades, a la de sus usuarios y a la de su zona de influencia (Gillen 2009). Todo ello sin olvidar que dentro del mismo modelo de gestión puedan tener cabida aeropuertos que no dependan del tráfico de pasajeros. A su vez, este tipo de aeropuertos tendrían sus propios modelos de negocio basados en actividades industriales, trabajos aéreos, formación, etc. Valga reseñar que en la actualidad

AENA aplica el mismo modelo de negocio a todos sus aeropuertos porque es un monopolio que se gestiona de forma centralizada.

Esta tesis, a diferencia de otras investigaciones, propone un modelo concreto, flexible y adaptativo, que permite dar respuesta a muchas de las necesidades que han sido mencionadas con anterioridad. Dicho modelo permite ajustar las necesidades de infraestructuras y servicios aeroportuarios a las necesidades y demandas de las compañías aéreas, al mismo tiempo que permite establecer diferentes fórmulas y mecanismos de financiación de infraestructuras que favorecen dicho ajuste. Un desarrollo de infraestructuras llevado a cabo de manera armonizada con los principales usuarios del aeropuerto permite obtener una mayor eficiencia productiva y maximizar el impacto económico de las nuevas infraestructuras (Sismanidou y Tarradellas 2015). De este modo se logra una mayor eficiencia económica, los operadores aéreos soportan menores costes operativos y los incentivos al crecimiento económico, en base a nuevas inversiones en infraestructuras, tienen una evolución lineal evitando la aparición de “burbujas” en la obra pública.

Por último, en este documento se presenta un modelo de gestión que trata de integrar los principios económicos planteados por autores como Smith, Keynes y Hirschman, con otras cuestiones de índole económica relacionadas con la regulación económica, modelos de negocio y niveles de competencia. De este modo, nuestra propuesta, que sin duda es una de entre muchas alternativas, logra incorporar un amplio número de principios económicos a la vez que establece los fundamentos básicos para solucionar un número nada desdeñable de limitaciones y rigideces relacionadas con la gestión de los aeropuertos, consiguiendo maximizar la eficiencia económica y social de los mismos.

2.2. Metodología

La metodología de elaboración de esta tesis se basa en un modelo ecléctico y descriptivo, sustentado en evidencias empíricas y de carácter inductivo, que además incorpora el análisis de una serie de indicadores a largo plazo. Por otro lado, para poder llevar a cabo esta tesis se ha procedido a la recopilación de datos históricos y hechos políticos, al tiempo que se han analizado diferentes modelos teóricos de gestión aeronáutica, lo que nos ha permitido cruzar datos cuantitativos y cualitativos que han marcado la historia económica de España. No se ha estimado conveniente, en esta primera investigación, el uso de modelos econométricos como soporte para los análisis realizados. Sin embargo, se ha comprobado la necesidad de complementar dichos análisis con otros basados en modelos econométricos que ayuden a desgranar las relaciones entre las variables e indicadores estudiados. Este tipo de investigaciones y estudios analíticos de aspectos muy concretos y testeables serán realizados en el futuro, consecuencias inevitables de los nuevos interrogantes abiertos con la tesis.

Adicionalmente, se han elaborado unos apéndices que recogen la sistematización de datos relacionados con el transporte aéreo y el turismo que

facilitan el método comparativo como instrumento de análisis, tan en boga por parte de la historiografía reciente. La utilización de los métodos comparativo y regresivo se han tomado como medio para subsanar la dificultad de contrastar datos y la falta de documentación para un período concreto. En la última década desde la Universidad de Stanford han destacado precisamente los enfoques centrados en el estudio del origen, la naturaleza y las implicaciones de las instituciones denominado Análisis Institucional Histórico Comparativo. Las instituciones serían el resultado de un proceso histórico en el que se interrelacionan factores económicos, políticos, sociales y culturales del pasado. Es precisamente esta interdependencia entre las instituciones (derechos de propiedad, reglas legales, mercados, organizaciones, contratos, creencias culturales y normas sociales)² la que hace necesaria aplicar este tipo de enfoque al estudio realizado. El objetivo de este trabajo es lograr una adecuada comprensión comparativa de los procesos que han conducido al desarrollo del turismo y del transporte aéreo en España. De este modo, nos acercamos a un mejor conocimiento sobre las relaciones entre el cambio institucional y el desarrollo económico, y en concreto entre regulación aeroportuaria y sector turístico.

2.2.1. Periodos de análisis

En la elaboración de este texto se han analizado las debilidades y fortalezas de la economía española, del sector turístico y del sector del transporte aéreo en nuestro país, con el fin de proponer una solución factible para los diferentes problemas y retos a los que se enfrentan los aeropuertos españoles. El estudio realizado se ha llevado a cabo a través del análisis de indicadores económicos y sectoriales que nos permiten observar la evolución de las dinámicas económicas asociadas al transporte aéreo y al turismo en el largo plazo. Por otra parte, en este trabajo se han tenido en consideración los grandes hechos políticos (dictadura, democracia, Unión Europea) y económicos (crisis de 1973, guerras de Irak, 11-S, crisis actual) que han afectado a España y a Europa en los últimos 75 años, tanto sobre la evolución del turismo como sobre los modelos de gestión aeroportuaria.

El ámbito temporal de este trabajo de investigación abarca un espacio cronológico de casi 75 años. Dicho periodo de análisis no se puede tratar de manera única al carecer, por un lado, de series estadísticas estables y continuas, y por otro, porque hay que tener en cuenta los cambios en la organización de la Administración del Estado que han supuesto la aparición y desaparición de las distintas entidades encargadas de la recogida y elaboración de estadísticas. Por estas razones, se ha procedido a analizar este periodo por etapas, en diferentes intervalos para los cuales se han elegido las series más apropiadas y fiables para cada caso. Hay que tener en cuenta que España ha experimentado importantes transformaciones políticas y económicas, una dura postguerra acompañada de un gran aislamiento internacional, seguida de una etapa de apertura y desarrollo en la década de los años sesenta, la transición a la democracia o el ingreso en la Unión Europea, con consecuencias como la firma del Tratado Schengen o a la adopción del Euro como moneda común. Todos estos cambios han influido sobre la metodología estadística, siendo por tanto necesario realizar un análisis por fases o etapas.

² Caballero, G. (2004), p. 146.

La evolución histórica española ha determinado que esta tesis se haya subdividido en cinco periodos definidos en función de los modelos de gestión aeroportuaria que se han desarrollado en España en los últimos 75 años. La investigación se inicia en 1940 al ser el primer año desde el que existen series estadísticas estables. Las décadas precedentes, durante los años veinte y treinta, fueron especialmente convulsas en cuanto a cambios políticos se refiere. Este hecho impide contar con series estadísticas más amplias. Otro motivo fundamental es que en esta etapa aún no se ha consolidado el turismo de masas, tal y como se conoce en la actualidad aunque se inicien con la dictadura de Primo de Rivera las primeras medidas encaminadas a fomentar el turismo. El transporte aéreo ha sido, y sigue siendo, un factor clave para este sector ya que es el modo de transporte sobre el que se sustenta el turismo moderno tras los avances desarrollados al finalizar la II Guerra Mundial, tanto desde el punto de vista técnico como normativo. El objeto de análisis de este trabajo se centra por lo tanto, en estudiar cuales han sido las implicaciones del desarrollo del transporte aéreo en la evolución del turismo y viceversa. Por este motivo, se han definido cinco intervalos temporales:

- 1903-1940: análisis histórico sobre la evolución del transporte aéreo desde sus orígenes en 1903, acompañado de un repaso sobre el turismo previo al surgimiento del turismo de masas.
- 1940-1963: etapa en la que acontece la transformación del sector aeroportuario, el desarrollo del turismo de masas y los primeros pasos hacia la transformación de España en una potencia turística emergente dentro del contexto internacional. En este periodo la gestión de los aeropuertos se hace bajo criterios funcionariales ya que los aeropuertos forman parte de la estructura ministerial del Gobierno.
- 1964-1990: periodo en el que España consolida su apertura internacional, se integra en la Unión Europea y se convierte en uno de los principales destinos turísticos a nivel internacional. En esta etapa la gestión aeroportuaria evoluciona hacia una mayor autonomía caracterizada por una gestión más flexible aunque aún lejos de la capacidad de gestión de una empresa privada.
- 1991-2011: tras la integración en la Comunidad Europea y la liberalización del transporte aéreo en Europa se crea AENA. Esta entidad pública empresarial fue la encargada de gestionar los aeropuertos españoles en un nuevo contexto de mayor competitividad dentro del transporte aéreo europeo, tratando de conseguir un nivel de gestión similar al de una empresa privada, a la vez que se impulsa un modelo de gestión aeroportuaria capaz de hacer frente a nuevas inversiones en infraestructura aeroportuaria.
- 2012-2015: modificación del modelo de gestión aeroportuaria anterior e inicio de la privatización de los aeropuertos españoles. La compleja situación económica vivida en Europa, y España en particular, abrió una nueva etapa en la gestión aeroportuaria marcada por la falta de recursos económicos públicos. Este cambio podría tener una gran repercusión en el sector turístico si se produjese un incremento de los costes que deban soportar los pasajeros, ya que ese incremento de costes podría significar una reducción del número de turistas, con las implicaciones negativas que esta situación supondría sobre la demanda turística.

2.2.2. Indicadores

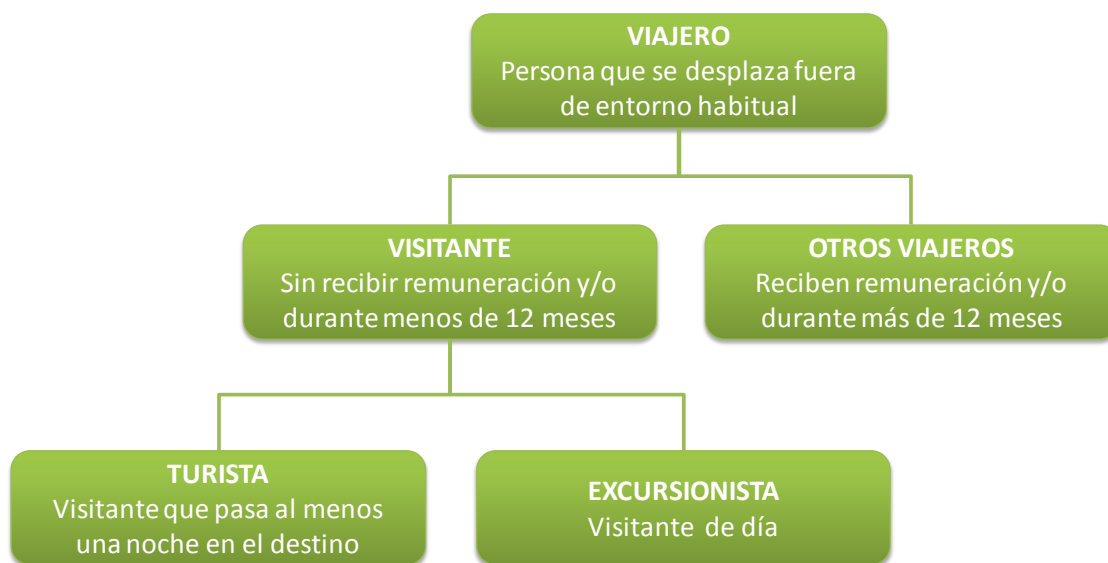
Una de las principales dificultades que existen a la hora de analizar el turismo en el ámbito internacional es la gran variedad de actividades que están integradas en este sector; cada región tiene su propia oferta turística con toda una serie de actividades que varían de unas regiones a otras. Dada la complejidad existente en el sector turístico nacional e internacional y poder comparar niveles de actividad entre los diferentes países, se han definido una serie de unidades básicas que puedan servir como aproximación a la hora de realizar este tipo de análisis comparativo. El método comparativo aporta numerosas ventajas para relativizar y medir en su justa medida el impacto. Los indicadores escogidos se han definido desde el lado de la demanda y hacen referencia a las personas que disfrutaran de las actividades turísticas. La Organización Mundial de Turismo (OMT)³ estableció una serie de conceptos para elaborar estadísticas de turismo comparables y homogéneas a nivel internacional (Uriel y Monfort 2001, 37). La comparación entre países, fuera de la OMT, es prácticamente imposible ya que cada país y/o región mantiene sus propios criterios a la hora de cuantificar la actividad turística.

Entre los conceptos definidos por la OMT destacan dos: visitante y viajero. Un viajero se define como aquella persona que se desplaza entre dos o más países distintos o entre dos o más lugares dentro de su país de residencia habitual. A su vez, se diferencia entre viajero internacional y viajero interno, que obviamente radica en si el desplazamiento se produce fuera o dentro de su propio país de residencia. A los viajeros se les puede dividir entre visitantes y otros viajeros. Se define como visitante a todo viajero que se desplaza a un lugar distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a doce meses, y cuya finalidad principal del viaje no es la de ejercer una actividad que se remunere en el lugar visitado (aunque si al trabajador que se desplaza le paga una empresa situada fuera del lugar de destino, también se le considerará visitante). Así pues, en la categoría complementaria de otros viajeros están incluidos los viajeros que se desplazan para estancias superiores al año y/o que se desplazan por motivo de trabajo, siempre y cuando les remunere la empresa del lugar de destino, como los trabajadores transfronterizos que ejercen su actividad principal en un país colindante al de su residencia habitual.

La otra categoría de referencia para elaborar las estadísticas de turismo es el de visitante. Los visitantes son un subconjunto de los viajeros y como en el caso de los viajeros también pueden clasificarse en dos subcategorías: visitantes internacionales y visitantes internos según se produzca el desplazamiento ya sea en el exterior o en el interior del país de residencia. Los conceptos de entorno (residencia) habitual y de visitante, que aparece en las definiciones de turismo de la OMT, no son totalmente compartidos por otras organizaciones internacionales. Por ejemplo, EUROSTAT considera como actividades turísticas las excursiones de fin de semana, o incluso a los viajes (o excursiones) a la segunda residencia dado que una persona tiene únicamente un entorno habitual, y las segundas viviendas no se consideran parte de este entorno habitual. Esta interpretación es más flexible que la de la OMT, que basa la definición de entorno habitual en los siguientes criterios: (1) una distancia mínima recorrida, (2) una duración mínima de ausencia del lugar de residencia habitual y (3) un cambio de localidad o de unidad territorial administrativa mínima.

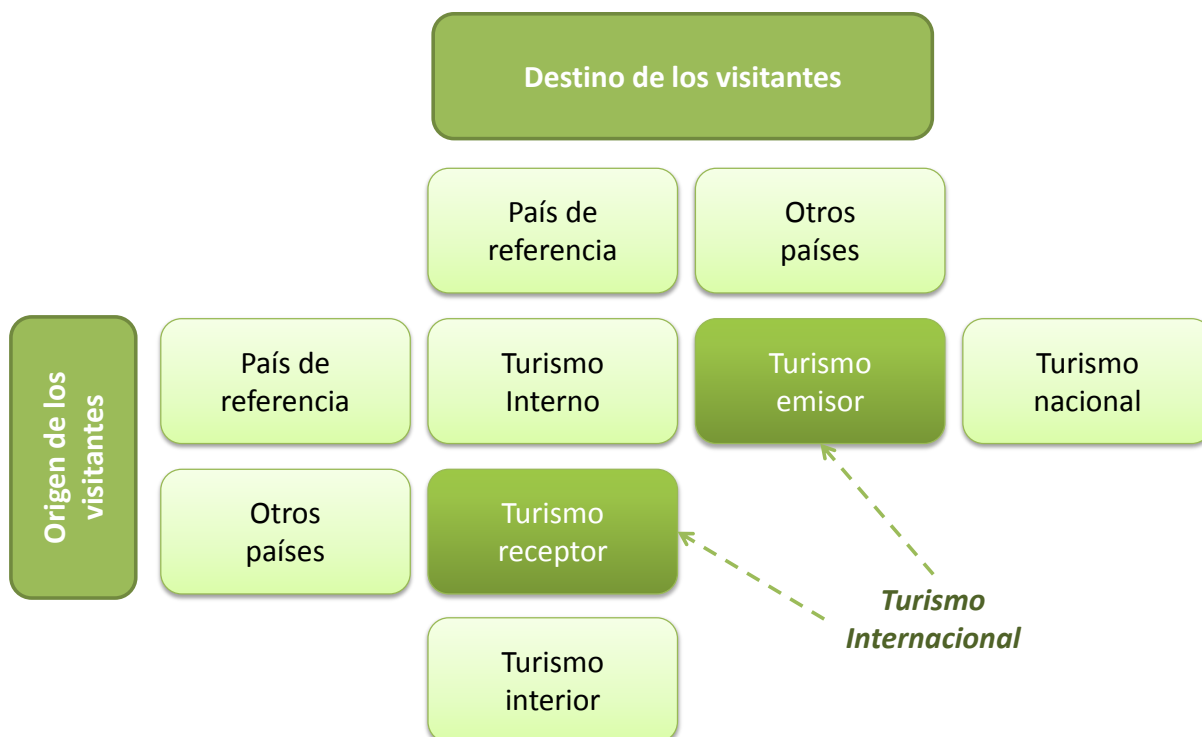
³ OMT: Organización Mundial de Turismo. Se creó en 1974.

FIGURA 1. UNIDADES BÁSICAS DE TURISMO



Fuente: Organización Mundial de Turismo.

FIGURA 2. FORMAS DE TURISMO



Fuente: Organización Mundial de Turismo.

En cualquier caso, las siguientes categorías de viajeros no deberían quedar incluidas en las llegadas y salidas de visitantes internacionales (1) emigrantes, (2) trabajadores transfronterizos, (3) diplomáticos y fuerzas armadas con destino en el extranjero, (4) refugiados y (5) personas en tránsito entre aeropuertos. Del mismo

modo, entre los visitantes internos no deberían incluirse (1) cambios de residencia, (2) desplazamientos por motivos laborales, (3) nómadas y (4) fuerzas armadas en maniobras. Dentro de los visitantes se considera a su vez a los turistas (o visitantes que pernoctan) y a los excursionistas (o visitantes de día), según permanezcan o no una noche por lo menos en un medio de alojamiento del país (o lugar) visitado. Dado que las visitas tienen gran importancia económica, se recomienda que el concepto de excursiones sea equiparable al de turismo. Cabe destacar, a modo de anécdota que por definición, los pasajeros de crucero que vuelven cada noche a pernoctar en su barco son considerados excursionistas y no turistas, sin tener en cuenta el número de días que permanezca el crucero atracado en el puerto. En la figura 1 se muestra un esquema con la estructura de las unidades de turismo.

Desde el punto de vista espacial, se suelen distinguir tres tipos básicos de turismo: turismo interno, turismo receptor y turismo emisor (Theobald 2005, 18-20). Por ejemplo, si tomamos como referencia a España se puede distinguir entre (1) *Turismo interno*, residentes de España que viajan dentro de España; (2) *Turismo receptor*, llegadas a España de no residentes; y (3) *Turismo emisor*, residentes de España que viajan a otro país distinto. Este criterio se puede adaptar del ámbito nacional a otro que haga referencia a un territorio y/o región objeto de análisis. Por otra parte, combinando las tres formas básicas de turismo se obtiene la siguiente clasificación referida al ámbito espacial: (1) Turismo interior, formado por el turismo interno y el turismo receptor; (2) Turismo nacional, incluye el turismo interno y el turismo emisor, y (3) Turismo internacional, formado por el turismo emisor y el turismo receptor. En la figura 2 se muestra un esquema con la composición del turismo internacional. De estos tres tipos de turismo, el turismo internacional es el más importante desde el punto de vista económico, ya genera mayores economías de escala, facilita el intercambio cultural, impulsa el comercio internacional y mejora la circulación de divisas entre países.

Para la realización de cualquier tipo de análisis relacionado con la actividad turística lo primero que necesitamos conocer es el número de personas que entran en un país. Como se ha mencionado anteriormente, la OMT recomienda utilizar el concepto de visitante como unidad de medida. Hasta 1994 el uso del concepto de visitante no supuso ningún problema a la hora de conocer el número exacto de visitantes que entraban en España y en el resto de países de la Unión Europea puesto que existían los controles de viajeros en fronteras. La entrada en vigor del tratado Schengen (véase el Apéndice 1) supuso la eliminación de dichos controles en las fronteras de los países europeos firmantes del acuerdo. Para conocer el dato exacto de la entrada de visitantes en España, hasta el año 1994 bastaba con acudir a los datos recogidos por la Dirección General de Policía en los controles de fronteras. A partir de 1995 el dato de visitantes que entraban en España se lleva a cabo a través de una estimación realizada a partir de encuestas que son publicadas por el Instituto de Estudios Turísticos a través de FRONTUR⁴.

Otro dato cuya importancia es similar al número de turistas/visitantes que entran en un país, es el gasto que éstos realizan en dicho país. La OMT define el *gasto turístico* como “todo gasto de consumo efectuado por un visitante durante su desplazamiento y su estancia turística en el lugar de destino” (Uriel y Monfort 2001, 71). La OMT recomienda el siguiente desglose del gasto turístico: (1) Viajes

⁴ Estadística sobre movimientos turísticos en frontera.

combinados, vacaciones combinadas y circuitos combinados; (2) Alojamiento; (3) Comida y bebida; (4) Transporte; (5) Ocio, cultura y actividades deportivas; (6) Compras; y (7) Otros. Sin embargo, en la actualidad no existen series de datos desglosados, solo existen series completas de gasto total. Asociado al concepto de gasto turístico se encuentra el concepto de *duración media de la estancia de los visitantes/turistas*. Este indicador, estancia media, se obtiene de dividir el número de noches de estancia (pernoctaciones) en un destino entre el número de llegadas a dicho país/zona. Desde el punto de vista del país/zona receptor se utiliza como medida la duración de la estancia, sin embargo desde el punto de vista del país/zona emisor es más adecuado utilizar la medida duración del viaje.

En España la única fuente que permite la construcción de series largas de gasto de turismo receptor es la Balanza de Pagos, en la que se estima la partida de Ingresos por Turismo, a partir del registro de caja de los bancos centrales. Sin embargo, la aparición de nuevos métodos de pago, la supresión del control de fronteras y la entrada en vigor del Euro han deteriorado bastante la calidad de la información que suministra la balanza de pagos. Esta pérdida de calidad se ha intentado mitigar con la encuesta de gasto turístico (EGATUR), que también es realizada por el Instituto de Estudios Turísticos.

El turismo internacional actual se basa, como hemos señalado, en la utilización del transporte aéreo como medio fundamental para conectar la oferta turística con la demanda vacacional. El transporte aéreo se rige en la actualidad por los mismos principios que se establecieron en 1944 tras la firma del Convenio de Chicago. Estos principios se agrupan en ocho libertades del aire que definen los derechos entre países para establecer conexiones internacionales (véase el Apéndice 2). La Unión Europea es la única región donde el tráfico aéreo internacional está completamente liberalizado. En la Unión Europea no es necesario firmar ningún tipo de acuerdo internacional para volar entre los países miembros. Aunque desde la Unión Europea se intenta alcanzar el mayor número de acuerdos que liberalicen el tráfico aéreo con terceros países, en el resto del mundo el transporte aéreo sigue siendo una actividad fuertemente protegida y regulada.

A la hora de analizar el tráfico de pasajeros hay que diferenciar entre los pasajeros que vuelan dentro del mismo país, que sería el tráfico *doméstico*, y los pasajeros que vuelan a otros países, que sería el tráfico *internacional*. La distinción entre pasajero doméstico e internacional se lleva a cabo en función del origen y destino del vuelo, nunca en función de la nacionalidad del pasajero. Los vuelos internacionales, sobre todo los intercontinentales, muchas veces no se llevan a cabo de manera directa sino que los pasajeros deben realizar una escala en un aeropuerto para continuar a su destino final. En este caso, si los pasajeros se mantienen a bordo de la aeronave se contabilizan como pasajeros en *tránsito*, mientras que si bajan del avión se considerarían pasajeros domésticos o internacionales en función del origen/destino del vuelo. Los pasajeros en tránsito, de modo general, no se incluyen en las estadísticas de tráfico de pasajeros.

Otro matiz muy importante que hay que tener en cuenta a la hora de analizar el tráfico aéreo es si el análisis se realiza desde el punto de vista de una compañía aérea o desde el de un gestor aeroportuario. Una compañía aérea contabiliza un pasajero con indiferencia del número de escalas que realice entre su origen y su destino. A una compañía aérea lo que realmente le interesa es conocer el número

de cupones de vuelo (un cupón, una persona) que suben a sus aviones en cada trayecto. Sin embargo, al gestor aeroportuario le preocupa conocer el número de pasajeros que embarcan y desembarcan en cada vuelo para poder facturar y dimensionar sus instalaciones. De este modo, si queremos realizar un análisis desde el punto de vista de una compañía aérea se deberá utilizar el concepto de *pasajero transportado* (persona que viaja) mientras que desde el punto de vista de un aeropuerto se utilizara el concepto de *movimientos de pasajeros* (persona que embarca o desembarca). El primer concepto nos da información sobre el volumen de gente que viaja de un sitio a otro, siendo muy importante a la hora de estudiar la evolución del turismo y sus implicaciones en el transporte aéreo. El segundo concepto nos aporta los datos necesarios para dimensionar la instalación aeroportuaria, siendo de mayor utilidad para estudiar las necesidades de transporte aéreo. Así, poniendo como ejemplo el caso de España, en 2015, las compañías aéreas que operan en España transportaron 175,5 millones de pasajeros mientras que los aeropuertos españoles gestionaron 207,4 millones de movimientos de pasajeros, según los datos publicados por el Ministerio de Fomento en su página web. La diferencia entre los dos indicadores radica en que en los movimientos de pasajeros en el mercado doméstico se contabilizan dos veces, tanto en el aeropuerto de origen como en el de destino, mientras que el indicador pasajero transportado contabiliza el tráfico doméstico únicamente en el aeropuerto de salida.

A la hora de definir una política económica cuyo fin sea potenciar el desarrollo turístico de una región habrá que tener en cuenta que para el desarrollo del transporte aéreo, el indicador principal será el movimiento de pasajeros en aeropuertos. Mientras que para adecuar el desarrollo de la oferta turística en los destinos vacacionales el indicador clave será el de pasajero transportado. Consecuencia de esta interacción entre turismo y transporte aéreo, las medidas de estímulo que se tomen para potenciar un sector tendrán influencia en el otro. Los casos más evidentes son los relacionados con los impuestos y las tasas que se aplican a los turistas y a los pasajeros, ya que un impuesto que se aplique a los turistas tendrá un efecto negativo en el tráfico aéreo; y un aumento excesivo de las tasas aeroportuarias tendrá un efecto negativo en la llegada de turistas. No hay que olvidar que a la hora de analizar datos tanto de turismo como de tráfico aéreo, ambos pueden verse afectados e influidos por los procesos migratorios que atraviesan los países y/o las regiones en función de la evolución económica de los mismos. En este sentido hay que recordar, por ejemplo, que gran parte del volumen de llegadas de turistas cuyo origen se sitúa en los países de Latinoamérica, desde finales de los años noventa hasta mediados de la primera década del siglo XXI, no eran tales turistas. Aunque las estadísticas realizadas durante esos años muestran que el turismo con los países latinoamericanos registró grandes crecimientos, dicho aumento se vio afectado por el gran volumen de personas que desde esos países decidieron emigrar hacia España. A pesar de las recomendaciones de la OMT es muy difícil omitir estas interferencias más si cabe cuando los procesos migratorios están fuera de los circuitos gubernamentales y abunda la migración ilegal. Todos estos aspectos se verán reflejados a lo largo de los diferentes capítulos que componen este texto.

En ésta tesis también se tratan diferentes modelos de gestión aeronáutica. Una de las maneras de clasificar y analizar los diferentes modelos de gestión es en función de la propiedad, ya sea completamente pública, mixta o privada. Este modelo se ha caracterizado, principalmente, porque el Estado conserva la propiedad

pública de los aeropuertos, o al menos mantiene una participación mayoritaria de los aeropuertos más importantes del país. En los aeropuertos regionales suele haber participación de los entes locales en la propiedad, principalmente los gobiernos regionales y/o municipales. Ello implica también una participación en la financiación del aeropuerto por parte de estas administraciones. Debido a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación y de una mayor orientación comercial y hacia los clientes, se ha producido, en algunos casos, la entrada de capital privado en la propiedad de los aeropuertos. Bajo este modelo se clasifica a un aeropuerto en función de la institución que ejerce la propiedad del mismo.

Otra forma de clasificar los aeropuertos es en función del tipo de organización que gestiona los aeropuertos. En los últimos años se ha impuesto la búsqueda de estructuras más flexibles y dinámicas que se adapten mejor a las necesidades del transporte aéreo, introduciéndose nuevas formas de gestión orientadas hacia la eficiencia en la operación y el beneficio empresarial. Es típico conceder a una empresa independiente, pública, mixta o privada, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias en régimen de concesión. Una fórmula común es la concesión del aeropuerto y todas sus infraestructuras a un único operador, reservándose el Estado la prestación de los servicios de navegación aérea dentro y fuera del aeropuerto. La tendencia general es introducir progresivamente capital privado en la gestión de los aeropuertos, aunque se intenta mantener la propiedad pública de los mismos, siendo la principal causa de la privatización la búsqueda de nuevas fuentes de financiación. Bajo este modelo se clasifica a un aeropuerto en función de la institución que ejerce la gestión efectiva del mismo.

Y la última forma utilizada para clasificar los aeropuertos es a través de su configuración operativa, es decir, en función de si hay varios aeropuertos agrupados (o no) y en función de la relación en la gestión de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Desde el punto de vista de la agrupación se puede analizar si el aeropuerto está integrado en una sociedad que posee más aeropuertos que se encuentran localizados en el mismo país, formando un grupo aeroportuario; o si por el contrario la sociedad que tiene la propiedad del aeropuerto también posee otros aeropuertos en otros países, sin formar un grupo aeroportuario aunque si empresarial; o si el propietario sólo posee ese aeropuerto; o si existe algún tipo de alianza entre aeropuertos con diferentes propietarios. Y desde el punto de vista de la prestación, conjunta o separada, de servicios aeroportuarios y/o de servicios de navegación aérea.

2.3. Estructura de la tesis

Este documento se estructura en cuatro partes bien diferenciadas. Tras la introducción, en la que se posiciona la tesis en el marco conceptual y teórico actual, se realiza un análisis histórico sobre la evolución de España en los últimos 75 años, haciendo especial énfasis en la evolución del turismo, del transporte aéreo y de las relaciones internacionales durante dicho periodo. En tercer lugar, se realiza un análisis de los diferentes modelos de gestión aeroportuaria, así como de la situación

del transporte aéreo en la actualidad con el fin de establecer el punto de partida para el planteamiento de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que dé respuesta a los problemas actuales y a los desafíos del futuro. Por último, y en cuarto lugar, se muestran las conclusiones más importantes derivadas de los análisis previos.

De una manera más detallada, la primera parte de la tesis se compone de una introducción en la que, además de abordar el marco teórico y conceptual, también se definen los objetivos, metodología y principales indicadores utilizados en esta tesis, así como se detallan los periodos de análisis. La segunda parte nos introduce en la evolución histórica del turismo y del transporte aéreo. En concreto, en el capítulo 3 se estudia la evolución histórica del transporte aéreo y del turismo en España entre 1940 y 1963. Se incluye un análisis de los años anteriores a 1940, tanto de la evolución del turismo como del transporte aéreo, con el fin de mostrar una visión histórica más amplia de ambos sectores. En esta sección se analiza igualmente la evolución geopolítica de España hasta 1963, año en el que se produce un cambio en el modelo de gestión aeroportuaria español. Este capítulo se complementa con el Apéndice 2 en que se detallan las implicaciones del Convenio de Chicago.

A la segunda parte de la tesis corresponde el capítulo 4, en el que se recoge la evolución del turismo, del transporte aéreo y de la situación geopolítica de España entre 1964 y 1990, periodo determinado por la duración del modelo aeroportuario. En este capítulo se aborda la evolución del turismo en España durante los años del *boom* de éste sector y la transformación del transporte aéreo en un sector al servicio del desarrollo turístico. De igual manera, se presta atención a la evolución geopolítica de España, ya que durante estos años se lleva a cabo un proceso de transición política de una dictadura a una democracia, que favorece la inclusión de España en la Unión Europea, consiguiendo una integración plena en el ámbito internacional. La segunda parte finaliza con el capítulo 5, en el cual se recoge la evolución de España entre 1991 y 2011. Este periodo está marcado por dos grandes crisis económicas y el mayor periodo de crecimiento económico experimentado por el país en su historia. La transformación de la economía española ayuda a comprender mejor la evolución del turismo y del transporte aéreo en la actualidad. Este periodo, al igual que los anteriores, viene definido por la duración del modelo de gestión aeroportuaria. En 2012 se inicia un periodo de transformación del modelo de gestión aeroportuaria que finaliza en febrero de 2015, con el inicio de la cotización de las acciones de AENA Aeropuertos en la bolsa española. Este capítulo se complementa con los Apéndices 1 y 3, en los que se muestran las consecuencias de la creación del Espacio Schengen y de la liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea, respectivamente.

En la tercera parte de esta tesis se analizan los diferentes modelos de gestión aeronáutica aplicados a la gestión de aeropuertos. Este bloque comienza con el capítulo 6, en el que se incluye una recapitulación del transporte aéreo y del turismo con datos actualizados entre los años 2012 y 2014. Un aspecto muy destacable es la comparación que se lleva a cabo entre modelos de gestión aeroportuaria de diferentes países no sólo de Europa, sino de Norteamérica y Asia con el fin de comprobar cuáles son las tendencias que en la actualidad se están imponiendo en otras regiones. Este capítulo se complementa con los Apéndices 4 y 10, en los que se muestran la evolución del tráfico aéreo en los aeropuertos españoles y diferentes ejemplos de modelos internacionales de gestión

aeroportuaria, respectivamente. A continuación, en el capítulo 7, se incluye un análisis del marco regulador y de supervisión en España, el modelo actual de gestión aeroportuaria, las cuentas anuales de AENA entre 2000 y 2011, junto con la estructura de tasas que financia a los aeropuertos españoles. Conocer los gastos e ingresos de AENA, así como cuáles son los principales conceptos que los originan, permite analizar posibles marcos reguladores que garanticen la viabilidad económica de los aeropuertos. Por último, en este apartado se trata de hacer hincapié en lo relevante de una buena relación entre la organización territorial y la planificación de infraestructuras. Este capítulo se complementa con los Apéndices 5 y 8, en los que se detallan las medidas adoptadas para estimular el turismo a través de la reducción de tasas aeroportuarias en el periodo 2009-2011 y la evolución de las diferentes tasas aeroportuarias aplicables al pasajero llevadas a cabo durante el periodo de transición al actual modelo de gestión aeroportuaria, respectivamente.

La tercera parte de la tesis concluye con el capítulo 8, en el que se propone un nuevo modelo de gestión aeroportuaria completamente distinto al existente en la actualidad. Se propone un nuevo marco institucional que permita afrontar los nuevos retos del sector aeroportuario español, junto con un modelo de gestión aeroportuaria que se alcanzaría en dos fases. Este nuevo modelo estaría sustentado en una nueva regulación económica y en la entrada de nuevos actores que formen parte activa en la toma de decisiones relacionadas tanto con la planificación de infraestructuras como con la gestión diaria del negocio aeroportuario. Todo ello, sin olvidar las modificaciones que la propuesta de nuevo modelo de gestión aeroportuaria implicaría sobre el modelo de navegación aérea. Este capítulo se complementa con los Apéndices 6 y 7, en los que se ofrecen datos económicos de los aeropuertos españoles tras la aplicación del modelo propuesto y un análisis del tráfico aéreo en los mismos, respectivamente.

Por último, la cuarta parte de la tesis expone las principales conclusiones extraídas de los diferentes análisis realizados así como una serie de recomendaciones finales a seguir para que la definición de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria se convierta en un motor de desarrollo económico tanto en el plano industrial como en el turístico. Hay que tener presente que el turismo en España es un sector fundamental de la economía, y que las modificaciones llevadas a cabo en el sector aeroportuario deben solucionar los problemas existentes y plantear soluciones ante futuros desafíos. Aunque pueda parecer arriesgado e incluso arrogante proponer nuevas medidas de política económica y de gestión político-administrativo este doctorando considera que es esencial llevar a cabo investigaciones que puedan materializarse en una mejor comprensión de los factores que condicionan el desarrollo económico pero también que sean valientes y comprometidos y traten de aportar soluciones. Es decir, ofrecer alternativas realistas que puedan implementarse y realizarse. Teorías sobre el papel llenan las estanterías, los discos duros de nuestros ordenadores y ese agujero negro que es la “nube”, pero es importante poder pasar de la teoría a la práctica. Si además llegan a buen puerto, o en este caso a un aeropuerto sostenible desde todos los puntos de vista, mejor que mejor.

Segunda Parte. Evolución histórica del turismo y del transporte aéreo.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

3. De la autarquía al *aperturismo* de España (1940-1963)

3.1. Orígenes del transporte aéreo en España.

El 17 de diciembre de 1903 los hermanos Wright realizaron el primer vuelo propulsado de la historia (Almond 2010, 30). El primer servicio aéreo regular fue establecido en 1914 con el fin de unir las ciudades de San Petersburgo y Tampa, ambas dentro del estado norteamericano de Florida (Taylor y Munson 1975). Los comienzos de la aviación en España se remontan al año 1913 con la creación del Servicio de Aeronáutica Militar⁵ y la apertura de la Escuela Nacional de Aviación⁶. Posteriormente, en 1917, se creó la Aviación Naval⁷ (Guardia y Pobil 1977, 22). Aunque en un principio la aviación tenía una dimensión civil y militar, rápidamente fue monopolizada por el estamento militar y todas las entidades relacionadas con la aviación pasaron a depender directamente de los diferentes ejércitos.

El final de la Primera Guerra Mundial permitió disponer de un gran número de aviones y pilotos que impulsó el desarrollo de las primeras líneas aéreas. En España, la primera que se estableció tuvo origen francés. La línea aérea consistía en la realización de una serie de trayectos que unían París con las colonias francesas del norte de África (Kessel 2007, 111). Las aeronaves de la época no permitían realizar trayectos directos, por tanto, el tramo de la línea que discurría entre Toulouse y Casablanca necesariamente tenía que sobrevolar territorio español y realizar varias escalas técnicas en aeropuertos españoles. Esta ruta sobrevolaba el litoral Mediterráneo haciendo uso de los aeródromos de Barcelona, Alicante y Málaga, las tres instalaciones eran propiedad de la empresa francesa Latécoère, por lo que esta ruta se denominaba línea Latécoère, aprobada en 1919 y su creación permitió establecer el Servicio Aéreo Postal⁸ (Muñoz de Escalona, 2004, 51). No fue hasta 1921 cuando se fundó la primera compañía aérea española, CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo), que consiguió ese mismo año que el Ministerio de Fomento le adjudicase la operación del servicio postal de la línea Sevilla-Larache (Vidal Olivares 2011).

En el ámbito internacional, el 13 de octubre de 1919 se firmó en París entre los países vencedores de la I Guerra Mundial el Convenio para la Reglamentación de la Navegación aérea Internacional. Dicho Convenio regulaba la creación de la CINA (Comisión Internacional de Navegación Aérea) para regular los aspectos técnicos y reconocía la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo de sus respectivos territorios (Gómez, 2011, 9). La creación de la CINA tenía un trasfondo político cuyo objetivo era impedir el desarrollo tecnológico de Alemania. En España, que no firmó ese convenio, se creó en 1919 el Negociado de Aerostación y Aviación

⁵ Real Decreto de 28 de febrero de 1913. Gaceta de Madrid, 4 de marzo de 1913. Toda la legislación mencionada en esta tesis se puede consultar en www.boe.es.

⁶ Real Decreto de 3 de enero de 1913. Gaceta de Madrid, 4 de enero de 1913.

⁷ Real Decreto de 15 de septiembre de 1917. Gaceta de Madrid, 20 de septiembre de 1917.

⁸ Real Decreto de 17 de octubre de 1919. Gaceta de Madrid, 19 de octubre de 1919.

Civiles⁹ dentro del Ministerio de Fomento, dando lugar al primer organismo administrativo de aviación civil y aeropuertos de España. En noviembre de ese mismo año se aprobó el Reglamento de la Navegación Aérea Civil.

El 13 de septiembre de 1923 el Capitán General de Cataluña, Miguel Primo de Rivera instauró una dictadura que transformó la situación política del país, incluida la organización aeronáutica. Por ese motivo se unificaron en una sola las aviaciones militar, naval y civil bajo jurisdicción militar. En 1924 la aviación quedó integrada en el Servicio de Aeronáutica Civil del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, aunque era el Ministerio de Guerra el que autorizaba la concesión de líneas aéreas y el que realizaba la construcción y el mantenimiento de los aeródromos militares y civiles (González-Betes 1996, 42). El nuevo régimen impuesto por el general Primo de Rivera en un intento por mejorar las relaciones internacionales con los países de Iberoamérica organizó en 1926 la celebración del Primer Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea cuya principal consecuencia fue la aprobación del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea (CIANA), articulado de manera similar al convenio de la CINA (Pazos Casado 2006, 125). La creación de CINA y CIANA es un reflejo de la situación de tensión en Europa entre los intereses de Francia y Alemania, generados por los acuerdos firmados en Versalles en 1919, ya que Francia fue el promotor de la CINA y Alemania apoyó a España para que crease la CIANA.

En 1927 se autoriza la primera línea transatlántica entre Sevilla y Buenos Aires¹⁰, dicha ruta sería operada por dirigibles y aeronaves. Ese mismo año se creó el Consejo Superior de Aeronáutica¹¹, organismo que tenía como función principal agrupar y coordinar las actividades de las diferentes organizaciones aeronáuticas existentes hasta entonces (Cadenas Vicent 1975, 38). El 28 de junio de 1927 se constituye la compañía aérea Iberia con el apoyo de la compañía aérea alemana Lufthansa que aporta el 24% del capital de Iberia (González-Betes 1996, 49). También en 1927 se crea la organización aeroportuaria Aeropuertos Nacionales¹². La creación de este organismo, impulsado por el Consejo Superior de Aeronáutica, generó la distinción por primera vez entre aeródromo y aeropuerto, definiendo un aeropuerto como “cualquier aeródromo que cuente con la instalación de los servicios necesarios y auxiliares para la navegación aérea”. A su vez se definen tres tipos de aeropuertos: (1) aeropuertos de servicio del Estado, (2) de servicio público o interés general y (3) particulares o privados.

Bajo el paraguas del Consejo Superior de Aeronáutica, se estructuró la construcción y explotación de los aeropuertos de interés general que se efectuaría mediante Juntas o Patronatos de carácter local. Los recursos económicos serían aportados por el estado aunque se permitía la cooperación con cámaras de comercio, diputaciones, etc. La creación de las Juntas quedaba supeditada fundamentalmente a la cesión de terreno y facilidades por parte de los municipios afectados. Hasta 1927 existían los aeródromos militares de Cabo Juby y Villa Cisneros, ambos en el Protectorado Marroquí, el aeródromo militar de Getafe, así como una serie de aeródromos privados en manos de las compañías que

⁹ Real Decreto de 14 de noviembre de 1919. Gaceta de Madrid, 15 de noviembre de 1919.

¹⁰ Real Decreto de 12 de febrero de 1927. Gaceta de Madrid, 15 de febrero de 1927.

¹¹ Real Decreto de 11 de abril de 1927. Gaceta de Madrid, 12 de abril de 1927.

¹² Real Decreto-Ley de 19 de julio de 1927. Gaceta de Madrid, 20 de julio de 1927.

explotaban las diferentes líneas aéreas en Madrid (Carabanchel), Alicante, Málaga Sevilla, Vigo, Barcelona, Valencia, Canarias o San Sebastián (González-Betes 1996, 50). El Real Decreto-Ley de 19 de julio de 1927, además de crear Aeropuertos Españoles, consideraba de carácter urgente la creación de aeropuertos en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Alicante, Málaga y Burgos, incluyendo posteriormente la construcción de un aeropuerto en Galicia y otro en Canarias, ambos sin ubicación definida, todos ellos clasificados como de interés general. También se consideraron aeropuertos de interés general los puertos marítimos de Vigo, Sevilla, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Huelva, Santander y Barcelona, habilitados para el uso de hidroaviones.

España firmó en 1927 dos Convenios Internacionales de Aviación Civil con Francia y Alemania. Ese mismo año diferentes aerolíneas establecieron rutas desde aeropuertos españoles hacia Alemania y Francia. La firma de dichos convenios posicionó a España como uno de los países europeos con mayor presencia en la aviación comercial de la época al disponer de rutas que conectaban América y Europa a través de diferentes aeropuertos españoles. Esta situación tan favorable fue gracias a la concesión de libertad de paso sobre el territorio nacional de aeronaves francesas y alemanas. Estos convenios firmados por España con Francia y Alemania impulsan la fusión definitiva de la CINA y la CIANA en 1929, permitiendo la universalización del derecho aéreo internacional.

En 1928 se integran las funciones y servicios de la Sección de Aeronáutica Civil del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria dentro del Consejo Superior de Aeronáutica. Se crean, por tanto, los Servicios de Navegación y Transportes Aéreos¹³, denominados habitualmente como Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos (Cuerno Rejado 2008, 111). Bajo la nueva organización se aprueba en 1928 el Reglamento de las Juntas de Aeropuertos Nacionales¹⁴, las cuales se constituyen como delegaciones regionales de la Administración General del Estado. Su objeto era recabar y administrar los fondos para la construcción y explotación de los aeropuertos, a la vez que ejecutar las obras necesarias para atender a la navegación aérea. Antes de la integración del Consejo Superior de Aeronáutica, a finales de 1928, en el Ministerio de Presidencia y Asuntos Exteriores¹⁵, se llevó a cabo la aprobación de un reglamento para la coordinación de los aeródromos y aeropuertos del Estado, que permitía su uso público siempre que las instalaciones estuviesen abiertas a la navegación aérea por la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos¹⁶. En dicho reglamento se articulaban las concesiones en los aeropuertos que permitiesen la instalación de servicios aeronáuticos, fábricas, talleres y demás equipamientos auxiliares. También se contempla la aplicación de tasas aeroportuarias en todos los aeródromos abiertos al servicio público.

Tras la I Guerra Mundial es cuando se crean las principales compañías aéreas públicas en Europa gracias al apoyo de los gobiernos implicados, compañías que con el paso del tiempo se acabaran convirtiendo en las aerolíneas de bandera de sus respectivos países. Con este objetivo, en 1924, el gobierno del Reino Unido

¹³ Real Decreto de 18 de mayo de 1928. Gaceta de Madrid, 20 de mayo de 1928.

¹⁴ Real Decreto de 20 de julio de 1928. Gaceta de Madrid, 27 de julio de 1928.

¹⁵ Real Decreto Ley de 3 de noviembre de 1928. Gaceta de Madrid, 4 de noviembre de 1928.

¹⁶ Real Decreto de 29 de septiembre de 1928. Gaceta de Madrid, 2 de octubre de 1928.

fundó Imperial Airways (futura British Airways), el gobierno alemán impulsó la fusión de las diferentes compañías alemanas en la nueva Deutsche Lufthansa, en 1926, y Francia hizo lo propio en 1933 con la constitución de Air France. A finales de la década de 1920, debido al interés del gobierno de Primo de Rivera en contar con una gran empresa que pudiera competir en el transporte aéreo internacional de igual a igual con las compañías nacionales de Francia, Alemania o Reino Unido, entre otros países, se planeó la creación de una compañía aérea nacional similar a otros monopolios creados en esta época como Campsa y Telefónica. Este interés del gobierno de España acabó con la fusión de Unión Aérea Española¹⁷ e Iberia¹⁸ en 1929. La nueva compañía resultante se denominó CLASSA¹⁹ (Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A.) y se encargó de operar las líneas regulares de interés general aprobadas a la fecha de su constitución y cualquiera otras líneas aéreas que el Estado fuese a desarrollar (Correyero y Cal 2008, 387). En esta época el crecimiento del tráfico aéreo es tan importante que la falta de aeródromos civiles obliga a la apertura al tráfico civil de los aeródromos militares de Getafe (Madrid), Gamonal (Burgos), Tablada (Sevilla) y el naval del Prat de Llobregat (Barcelona). Estos aeródromos dejarían de estar abiertos al tráfico civil una vez se construyesen los aeropuertos nacionales proyectados en estas ciudades.

La falta de aeropuertos y/o aeródromos civiles era una cuestión tan evidente, que tras la apertura al tráfico aéreo civil de un aeródromo cercano a las ciudades francesas de Bayona y Biarritz, se tuvo que aprobar de manera urgente la creación de un aeropuerto en Irún que diese servicio a la ciudad de San Sebastián, destino turístico de primer orden en esta época, y a su comarca, para mantener a esta ciudad como referente turístico en estos años. Este proyecto finalmente no se ejecutó debido a las dificultades técnicas y económicas que conllevaba su construcción. Este caso demuestra la temprana conexión entre transporte aéreo y turismo. A finales de la década de los veinte se creó una nueva entidad para instrumentar el desarrollo del tráfico aéreo comercial. Dependiendo de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, la denominada Caja de Transporte Aéreo²⁰ tenía como objeto absorber los posibles excesos de ganancias de CLASSA, recibir los ingresos recaudados en los aeródromos por las tasas y derechos aeroportuarios, el 4 por ciento de otros ingresos ajenos al Estado de la Juntas de Aeropuertos, así como las multas por infracción a los reglamentos de tráfico aéreo.

A principios de la década de los treinta se extendió un gran desarrollo aeroportuario produciéndose la creación de un gran número de Juntas de aeropuertos impulsadas por los ayuntamientos de muchas ciudades que no querían dejar a su ciudad sin dichas infraestructuras (Bel 2012, 116). Por ello, a finales de 1930 se crea la Junta Central de Aeropuertos²¹, entidad con personalidad jurídica propia dedicada a la búsqueda de financiación para la construcción y habilitación de

¹⁷ Unión Aérea Española fue una compañía aérea española de capital hispano-alemán. Se constituyó en 1925 con una participación mayoritaria de la empresa alemana Junkers, dejando de operar en el momento de la integración en CLASSA y desapareciendo en enero de 1930. (Pazos Casado 2006, 97)

¹⁸ Aunque Iberia deja de operar tras su integración en CLASSA, esta compañía aérea no desaparece permaneciendo en el registro mercantil como compañía activa a pesar de no realizar operaciones aéreas. Iberia reanuda sus operaciones en 1937. (Vidal Olivares 2011, 49)

¹⁹ La Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) fue la primera aerolínea española de transporte civil de pasajeros que también acabó formando parte de CLASSA. (Bustelo 1994, 271)

²⁰ Real Decreto de 17 de junio de 1929. Gaceta de Madrid, 18 de junio de 1929.

²¹ Real Decreto de 19 de diciembre de 1930. Gaceta de Madrid, 20 de diciembre de 1930.

los aeropuertos nacionales y los servicios de infraestructura de las líneas aéreas, así como las instalaciones para la seguridad de la navegación aérea civil (Cuerno Rejado 2008, 110). En una primera fase se considera prioritario construir los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Sevilla, Galicia, Canarias e Irún; y en una segunda fase, la construcción de los aeropuertos de Valencia, Alicante, Burgos y Málaga.

La Junta Central de Aeropuertos²² fue la primera organización civil de los aeropuertos españoles y asumió todas las competencias en materia de redacción de proyectos, adquisición de terrenos, construcción, explotación y administración de los aeropuertos, recogiendo las competencias en esta materia de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreo y del Consejo Superior de Aeronáutica. La Junta Central de Aeropuertos se financiaba con (1) subvenciones del Estado; (2) subvenciones de entidades locales (ayuntamientos, cabildos, cámaras de comercio, entidades particulares y oficiales); (3) ingresos de las tarifas aeroportuarias, el arriendo de servicios en aeropuertos y de los pastos en los campos de aterrizaje; (4) empréstitos obtenidos por la propia Junta; y (5) subvenciones de la Caja de Tráfico Aéreo aprobadas por el Consejo Superior de Aeronáutica.

Las elecciones del 14 de abril de 1931 dieron paso a la proclamación de la Segunda República Española. La nueva organización del estado, como no podía ser de otro modo, también tuvo un gran impacto en el transporte aéreo en España. El Gobierno Provisional de Niceto Alcalá Zamora estableció las actuales marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, estableciendo el indicativo EC para las aeronaves civiles con matrícula española.²³ A finales de abril de 1931 el gobierno republicano abrió al tráfico aéreo el nuevo “Aeropuerto Nacional de Madrid”, ubicado en Barajas²⁴. Tras la apertura de dicho aeropuerto el aeródromo militar de Getafe permaneció todavía abierto al tráfico civil mientras finalizan las obras. El cierre definitivo del aeródromo de Getafe²⁵ al tráfico civil se produjo en diciembre de 1933.

Las reformas del Gobierno Provisional, al llevar a cabo la reorganización de la Administración Central, desvincularon de la Presidencia del Gobierno todos los órganos de gestión administrativa directa que se habían mantenido adscritos a la Presidencia desde la dictadura del general Primo de Rivera. Los servicios del Consejo Superior de Aeronáutica y de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos dependían del nuevo Ministerio de Comunicaciones²⁶. La Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos pasó a denominarse Dirección General de Aeronáutica Civil, manteniendo bajo su tutela la Junta Central de Aeropuertos y la Caja del Tráfico Aéreo (Bel 2012, 118). En estos años tan convulsos las permanentes reorganizaciones de la Administración General del Estado también afectaron a la Dirección General de Aeronáutica Civil que en abril de 1933 pasó a formar parte de la Dirección General de Aeronáutica²⁷, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros. La nueva Dirección General de Aeronáutica aglutinó tanto los servicios civiles como los militares relacionados con la aviación. La Dirección General de Aeronáutica se mantendría activa hasta septiembre de 1936,

²² Real Decreto de 10 de febrero de 1931. Gaceta de Madrid, 12 de febrero de 1931.

²³ Orden de 18 de abril de 1931. Gaceta de Madrid, 19 de abril de 1931.

²⁴ Orden de 22 de abril 1931. Gaceta de Madrid, de 24 de abril de 1931.

²⁵ Orden de 11 de diciembre de 1933. Gaceta de Madrid de 13 de diciembre de 1933.

²⁶ Decreto de 15 de abril de 1931. Gaceta de Madrid de 20 de abril de 1931.

²⁷ Decreto de 5 de abril de 1933. Gaceta de Madrid de 6 de abril de 1933.

momento en que la sublevación del ejército obligó a la completa militarización de la aviación, asumiendo sus funciones la Subsecretaría del Aire. En diciembre de 1936 la Dirección General de Aeronáutica Civil quedó suprimida²⁸ al igual que todos los servicios aéreos de carácter comercial.

Durante el transcurso de la Guerra Civil todas las actividades civiles relacionadas con la aviación pasaron a mando militar. A pesar de esa inevitable presencia marcial en la gestión de la aviación en esta época los dos bandos hicieron intentos por retomar vuelos civiles durante los años que duró la contienda. En 1937, el gobierno Republicano llegó a un acuerdo con Air France para establecer una línea regular con Francia, mientras que el bando nacionalista rescataba del registro mercantil a Iberia (Vidal Olivares 2011, 49), que no llegó a disolverse tras la creación de CLASSA, para que su único accionista en ese momento, Lufthansa, estableciera líneas aéreas civiles. A partir de 1937, por tanto comenzó la segunda etapa de Iberia, que tras la victoria del bando nacionalista se convertiría en la compañía aérea nacional, disfrutando en exclusiva de la explotación de las rutas domésticas.

FIGURA 3. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ANTES DE 1940



Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

²⁸ Decreto 26 diciembre 1936. Gaceta de la República de 29 de diciembre de 1936.

En resumen, España cuenta con aeródromos desde el año 1911, cuando se abrieron los aeropuertos de Cuatro Vientos, en Madrid, y Lacua en Vitoria (González-Betes 1996, 290). Estos primeros aeropuertos tardaron muchos años en estar abiertos al tráfico comercial de pasajeros debido al carácter militar de estas instalaciones y a la gran presencia del Ejército en los primeros momentos de la aviación Española. Al finalizar la Guerra Civil estaban abiertos al tráfico comercial 21 aeropuertos. Los primeros fueron los de Barcelona, Alicante y Málaga. Estos aeropuertos formaron parte de la línea Latécoère, que unía Francia con sus colonias del norte de África y fueron propiedad de la misma empresa. Durante los primeros años de desarrollo de la aviación comercial los aeropuertos se iban abriendo en función de las líneas aéreas que se iban inaugurando. A finales de la década de los años veinte se planificó la construcción de nuevos aeropuertos, muchos de los cuales vieron la luz durante la década siguiente. Estos primeros pasos en la planificación de infraestructuras permitieron desarrollar una red de aeropuertos con presencia en toda España, de manera que la conectividad del país en avión era bastante buena para la época.

Además de Ceuta, Melilla y el Sáhara Español, España tenía territorios fuera de la península Ibérica y de los archipiélagos de Canarias y Baleares. Entre 1912 y 1956 estuvo en vigor el protectorado español de Marruecos, bajo el cual España gobernaba una serie de territorios situados en el norte de África y el Sahara occidental (Valle Gálvez 2007, 67). España también mantuvo colonias en el Golfo de Guinea hasta 1968, año en el que esta colonia logró su independencia (Sabín 1997, 218). En estas regiones también se abrieron aeropuertos al tráfico civil que no son objeto de nuestro análisis, ya que en la actualidad estas regiones no forman parte del territorio español. Hasta que estas antiguas colonias lograron su independencia de España, el transporte aéreo con estas regiones se convirtió en una prioridad estratégica ya que facilitaba en gran medida su conexión con la península.

FIGURA 4. PROTECTORADO ESPAÑOL EN MARRUECOS 1912-1956



Fuente: Epistemowikia. Saber Segunda Época, Año VII Vol. 6, Núm. 3: de julio a septiembre de 2012.

Cabe destacar, por tanto, que los grandes aeropuertos de nuestros días se inauguraron antes de la Guerra Civil. Los aeropuertos de Madrid/Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gran Canaria, los cinco aeropuertos con mayor volumen de pasajeros ya estaban operativos antes de 1940. En los tres años que duró la Guerra Civil se abrieron al tráfico civil hasta cinco aeropuertos con el fin de que cada bando mantuviese conexiones comerciales durante el conflicto. A pesar de las nuevas aperturas, el tráfico civil se vio afectado enormemente por el conflicto registrando un fuerte descenso durante este periodo. Los pocos pasajeros que viajaban en aquel momento no tenían mucho de civil puesto que todos los desplazamientos estaban relacionados, sin duda, con los diferentes episodios que se dieron a lo largo del enfrentamiento armado.

TABLA 1. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL ANTES DE 1940

AEROPUERTOS	AÑO APERTURA
VITORIA	1911
FGL GRANADA-JAEN	1914
BARCELONA-EL PRAT	1916
ALICANTE	1917
MALAGA-COSTA DEL SOL	1917
MELILLA	1921
SEVILLA	1921
MALLORCA-SON BONET	1921
GRAN CANARIA	1922
TENERIFE NORTE	1929
ZARAGOZA	1930
VALENCIA	1932
MADRID-BARAJAS	1933
PALMA DE MALLORCA	1933
SAN SEBASTIAN	1934
SANTIAGO	1934
BILBAO	1936
JEREZ DE LA FRONTERA	1937
REUS	1937
SALAMANCA	1938
VALLADOLID	1938
TOTAL AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL	21

Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996)

3.2. Los orígenes del turismo en España.

El desarrollo del termalismo desde mediados del siglo XIX hasta principios del siglo XX marcó las bases del turismo moderno. Por un lado, se fijó una marcada estacionalidad asociada a la práctica del turismo desde entonces, y por otro, surgieron una serie de actividades complementarias o de ocio entorno a la propia terapia médica que siguen ligadas al turismo desde entonces (Moreno Garrido 2007, 25). Los avances en tratamientos hidrológicos, siempre impulsados por la recomendación médica llevada a cabo durante el siglo XIX, potenciaban el uso de las aguas termales frente a las del mar, por sus propiedades más beneficiosas. Sin embargo, a principios del siglo XX se pasó del baño termal interior al baño marino exterior. Solamente las clases adineradas podían permitirse disfrutar de este tipo de baños, marinos o termales, concentrándose en España la mayoría de destinos turísticos de este tipo se situaban en el arco cantábrico. Ciudades como San Sebastián o Santander se convirtieron en los principales destinos turísticos de la época.

El origen de los balnearios se debe a la recomendación médica de realizar tratamientos hidrológicos, que consistían en la acción combinada de ingerir y aplicar aguas termales. Estos tratamientos, muy recomendados durante el siglo XIX, supusieron la creación de numerosos balnearios, tanto en zonas de interior como de litoral, pero siempre vinculados a la existencia de aguas termales. A la par que se desarrollan los balnearios termales, los estudios hidrológicos reparaban en las propiedades beneficiosas del agua marina generalizándose pronto los baños en el agua del mar. Con el paso de los años la hidrología empezó a considerar mucho más ventajosas las aguas marinas que las aguas termales. La tendencia higienista de esta época desembocó en el desarrollo urbanístico y de ocio de los litorales, al principio muy ligado a la componente terapéutica, pero posteriormente más enfocado a las actividades de ocio. Debido a esta competencia entre los balnearios termales interiores y el litoral, la costa salió reforzada gracias al mayor desarrollo de las actividades de ocio.

Los baños en balnearios movían a mediados del siglo XIX a unas 80.000 personas en España. A finales del mismo siglo la cifra ascendía a unos 135.000 bañistas. Estas cifras se situaban por debajo de las registradas en Francia que a finales del siglo XIX registraba unos 300.000 bañistas. A principios del siglo XX, gracias al desarrollo de nuevas líneas férreas, se podía acceder a muchos balnearios a través del ferrocarril directamente desde las grandes ciudades. Los balnearios termales, tanto los de interior como los de litoral, caen en decadencia gracias a los avances en la bacteriología, la inmunología y la farmacopea. Sin embargo, la talasoterapia (baños de mar) se convierte en la nueva justificación científica que ayuda a mantener la vinculación entre ocio y salud. Tras la II Guerra Mundial surge la helioterapia (culto al sol) como nueva justificación para seguir disfrutando del ocio en el litoral. Durante las primeras décadas del siglo XX el turismo en España era una actividad creciente aunque relativamente minoritaria. Este carácter minoritario suponía que el sector turístico tuviese muy poca importancia económica (Pellejero 2005). Hasta el inicio de la I Guerra Mundial el bienestar económico de gran parte de la burguesía europea y norteamericana se reflejó, entre otros aspectos, en una nueva costumbre que consistía en viajar a otros

lugares con el único fin de conocerlo. Ya no hacía falta viajar por motivos profesionales o por estudios, simplemente se viajaba por ocio. Los países que tuvieron un mayor desarrollo turístico fueron Italia, Suiza, Gran Bretaña y Francia. En esta época, los primeros turistas buscaban estaciones termales, destinos con una naturaleza de especial belleza y ciudades con un gran patrimonio cultural. A principios del siglo XX España, a pesar de reunir los requisitos que más valoraban los turistas de la época, no alcanzó un desarrollo turístico similar al de los países citados anteriormente. Las causas que impidieron ese primer desarrollo turístico fueron la inestabilidad social y política de esos años, la falta de redes de transporte que facilitaran el desplazamiento de los turistas, la escasa oferta hotelera en aquel momento y la nula promoción exterior de España como destino turístico. A pesar de esas limitaciones el turismo extranjero tuvo cierta repercusión tanto en el litoral Cantábrico (Santander y San Sebastián, en particular) como en el litoral Mediterráneo (Barcelona y Málaga, especialmente) y en los dos archipiélagos (Baleares y Canarias). Todos los avances de este nuevo e incipiente sector se desvanecieron con el inicio de la I Guerra Mundial.

No es hasta mediados de la década de los años veinte cuando el turismo internacional vuelve a florecer gracias a la buena marcha de la economía mundial, especialmente en Estados Unidos. La neutralidad de España favoreció el desarrollo de la economía y una relativa estabilidad política que permitió incrementar la oferta hotelera y mejorar los sistemas de transporte. Aunque no se dispone de datos estadísticos que ayuden a confirmar esta mejoría del turismo en España, se conocen los datos de visitantes que llegaron a España en 1929. Ese año visitaron España más de 360.000 personas, en parte gracias a la celebración de una Exposición Internacional en Barcelona y de una Exposición Iberoamericana en Sevilla. El desarrollo del turismo internacional apenas duró un lustro, casi como un espejismo en las vidas de los europeos. El crack de 1929 y la gran crisis económica que sacudió al mundo en los años venideros acabo con el inicio de la II Guerra Mundial diez años más tarde. Previamente, la década de los años treinta quedó marcada por la mayor crisis económica mundial sufrida hasta la fecha y vio surgir estados totalitarios en Europa, especialmente en Alemania. Esta inestabilidad internacional dificultó enormemente el desarrollo de la actividad turística. Además de la situación geopolítica, España vivía unos años muy convulsos que terminaron en una Guerra Civil.

La sucesión de conflictos bélicos hizo desaparecer la llegada de turistas hasta finales de la década de los años cuarenta. Los grandes conflictos bélicos del siglo XX transformaron la sociedad mundial y la europea en particular. Esa transformación, también afecto a los gustos y las costumbres en cuanto a las actividades de ocio se refiere. Tras la I Guerra Mundial comienza a desarrollarse un nuevo tipo de turismo vinculado a actividades de ocio que se practican al sol. La expansión de deportes como el tenis, el golf, las regatas y la natación, que cuando mejor se practican es en días soleados, impulsa nuevos destinos en litorales donde el clima los favorezca. Comienza la ruptura entre el turismo de playas frías y el nuevo turismo de playas cálidas y soleadas. El sol y el culto al cuerpo se convierten en factores clave que favorecen el desarrollo turístico de las zonas que cumplen dos requisitos fundamentales, playa y muchos días de sol. En el caso de España, las playas más importantes antes de la I Guerra Mundial estaban situadas en la costa del Cantábrico, pero al finalizar la II Guerra Mundial las playas del Mediterráneo acaparan todo el protagonismo.

3.3. De la autarquía a las Naciones Unidas.

Con la victoria del General Franco en 1939 se instauró un gobierno autoritario que se autodefinió como neutral durante la II Guerra Mundial. Hasta el final de dicha contienda España mantuvo cierta apertura, siempre teniendo en cuenta la situación bélica internacional y la extensión del proteccionismo e intervencionismo. La falta de un gobierno democrático fue uno de los factores que favorecieron la entrada en una época de fuerte aislamiento internacional a partir de la Declaración de Potsdam de agosto de 1945. La supuesta neutralidad de España durante la contienda no fue igualmente entendida por la comunidad internacional, ya que en el acta final de dicha conferencia se negaba el ingreso de España en la ONU²⁹ a pesar de que los Gobiernos de Estados Unidos, Reino Unido y Rusia apoyarían las peticiones de ingreso de los países neutrales durante la guerra (Sabín 1997, 217). Sin embargo, en el caso de España ser un país neutral no fue suficiente para ingresar, ya que Franco llegó al poder con ayuda de los países fascistas, especialmente de Alemania, y mantenía un sistema político muy similar en su esencia a los países derrotados durante la Guerra. Esta postura se mantuvo en el tiempo, de este modo en 1949 cuando se estableció la OTAN³⁰ España tampoco fue invitada a participar.

Fueron los inicios de la Guerra Fría y sus implicaciones geoestratégicas las que dieron la oportunidad al régimen de Franco de poder empezar un proceso de apertura internacional gracias al interés de Estados Unidos. El aislamiento internacional al que se vio sometida España desde mediados de los años cuarenta cambia radicalmente durante la década de los cincuenta. De la mano de Estados Unidos y el Reino Unido la ONU levanto el veto y se pudo realizar la petición de ingreso en la misma. Gracias a este cambio de postura, España ingresó en la FAO³¹ a finales de 1950, en 1951 volvió a tener presencia en la OACI³², en 1952 ingresó en la UNESCO, y, por fin, en diciembre de 1955 España se convierte en miembro de pleno derecho de la ONU. La situación geográfica de España en caso de conflicto entre Estados Unidos y la URSS impulsó un acercamiento americano así como un apoyo para España en el ámbito internacional. El interés americano se concretó con la firma de tres Convenios entre España y Estados Unidos en septiembre de 1953. Gracias a la firma de estos Convenios el Gobierno franquista consigue que España se incorpore en 1958 a diversos organismos internacionales de gran prestigio como la OCDE³³, el FMI³⁴ y el BIRF³⁵.

A pesar del apoyo recibido por parte de los Estados Unidos, el resto de países de Europa occidental no querían más dictaduras de corte fascista en Europa y, por ello, impidieron que España recibiese ayuda alguna del Plan Marshall, ni que fuese miembro de la Alianza Atlántica o de las Comunidades Europeas, actual Unión

²⁹ ONU: Organización de las Naciones Unidas.

³⁰ OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte.

³¹ FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

³² OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

³³ OCDE: Organización Europea de Cooperación Económica. En enero de 1958 ingresa como país asociado, convirtiéndose en miembro de pleno derecho en julio de 1959.

³⁴ FMI: Fondo Monetario Internacional.

³⁵ BIRF: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

Europea (Delgado Gómez-Escalonilla y Elizalde Pérez-Grueso 2005, 148). Sin embargo, el interés de los Estados Unidos por incluir a España en su red logística militar pesó más que las opiniones de los países europeos. Fruto de la nueva situación España se fue incorporando a diferentes organismos internacionales que favorecieron la internacionalización del país y posibilitaron el desarrollo de nuevos proyectos económicos que fuesen capaces de modernizar la economía española. Esta década, marcada sin duda por los inicios del aperturismo de España concluye con la aprobación del Plan Nacional de Estabilización Económica en 1959. Dicho plan sienta las bases mínimas en las que poder asentar el desarrollo del turismo como una actividad económica de gran importancia para España.

Uno de los hitos que marcan este periodo es la independencia del protectorado de Marruecos que se fundó en 1912 tras la firma de los acuerdos con Francia. En este proceso influyó de manera decisiva la influencia de Estados Unidos sobre las partes implicadas puesto que la política exterior de este país y la defensa de sus intereses militares y estratégicos en el norte de África marcaron las pautas a seguir tanto por el lado francés como el lado español. En el año 1943, el Gobierno de Estados Unidos y del Reino Unido prometen al Sultán Mohamed V apoyar la independencia de Marruecos dentro de las alianzas para ganar la II Guerra Mundial (Sabín 1997, 215). En marzo de 1956 Francia concedía la independencia de Marruecos y España hacia lo mismo un mes más tarde. La independencia de Marruecos supuso la pérdida de los siguientes aeropuertos situados en territorio marroquí El Aaiún, Cabo Juby, Larache, Sidi Ifni, Tetuán y Villa Cisneros (González-Betes 1996).

Otro hito importantísimo que marcaría el futuro de las relaciones internacionales en Europa es la fundación de la Comunidad Económica Europea (CEE) a raíz de la firma de los Tratados de Roma en 1957. Al concluir la II Guerra Mundial gran parte de Europa quedó reducida a escombros y cenizas. Muchos territorios habían sido el campo de batalla de dos contiendas mundiales en menos de 30 años. Por tanto, el final de la II Guerra Mundial no solo implicaba reconstruir toda Europa sino también cambiar los patrones de las relaciones internacionales de los países europeos para definir una nueva política internacional basada en la cooperación y el entendimiento que permitiese que Europa fuese un continente próspero y pacífico (Altmann 2008, 6). Esta política internacional, apoyada por Estados Unidos y el Reino Unido, se concreta en 1957 cuando Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Alemania, Francia e Italia deciden fundar la CEE.

España no estaba dentro de este grupo de países puesto que su sistema político era una dictadura, y el resto de países europeos no aceptaba que un país que no tuviese un sistema político democrático fuese miembro de la CEE. Que España no fuese una democracia fue la principal razón de su aislamiento internacional entre 1945 y 1950. Ese lastre que duró más de quince años, impidió reconstruir el país tras la Guerra Civil y originó un gran desfase en el desarrollo económico respecto a otros países Europeos. Sin embargo, siendo los propios gobiernos europeos los que mayores impedimentos ponían a la apertura internacional de la España franquista, sus ciudadanos no tenían ningún problema en visitar el litoral español para disfrutar de sus vacaciones.

3.4. Despegue del turismo en España

Tras la Guerra Civil y la II Guerra Mundial, España se enfrenta a un proceso de crecimiento económico autárquico debido por un lado a la exclusión internacional a la que se ve sometida por no ser un país democrático y, por otro, a la política de aislacionismo autárquico seguida por el franquismo durante los años cuarenta. Esta situación se arrastra durante la década de los cuarenta a pesar de la neutralidad de España en la contienda mundial, neutralidad que no es suficiente para conseguir una completa apertura al exterior ni para recibir ayuda del Plan Marshall haciendo que esta década sea un periodo muy duro para el país. En estos años la industria turística y los turistas son de carácter minoritario, prácticamente residual si se descuentan todos los “turistas” que veían a España por motivos relacionados con la situación política de la época. En estos años se retoma la iniciativa de potenciación de Paradores Nacionales, iniciada en tiempos de la dictadura de Primo de Rivera.

A partir de la década de los cincuenta se comienzan a dar los primeros pasos para conseguir desarrollar la actividad turística en España. En esta década, España comienza a recibir los primeros “*turistas contemporáneos*” que vienen al país para disfrutar de sus playas y de su clima cálido, comenzando a ser un destino preferente y muy demandado por los habitantes del norte de Europa. Hay que destacar que en 1951 se creaba el Ministerio de Información y Turismo, y que en 1958 entraba en vigor el Convenio Internacional sobre el Turismo de 1954, en el que España participa como parte del proceso de apertura internacional. Se mantiene la política de construcción de Paradores Nacionales que impulsan el desarrollo turístico en lugares donde la iniciativa privada no llegaba o no estaba interesada, lo que ayudó al desarrollo de nueva oferta turística en lugares donde no existía. La sucesión de conflictos bélicos que afectaron a España, Guerra Civil entre 1936 y 1939 junto con la teórica neutralidad de España durante la II Guerra Mundial (1939-1945), además de arruinar al país, empobrecer a su población y destruir los transportes existentes, supuso un periodo de prácticamente diez años sin recibir turistas internacionales y sin actividad turística nacional. A la situación de pobreza que vivía España a principios de la década de los años cuarenta hay que sumar el citado aislamiento internacional entre 1946 y 1951 (Pellejero, 2005).

Las series estadísticas estables con información sobre las llegadas de visitantes comienzan a mediados de la década de los años cuarenta. Entre 1931 y 1934 llegaron alrededor de 275.000 visitantes anuales, cifras que no se iban a superar claramente hasta 1950. La recuperación del turismo en España fue gracias a los buenos resultados producidos por el Plan Marshall en los diferentes países europeos en los que se aplicó. La ayuda recibida por los países europeos contribuyó a recuperar las redes de transportes, mejorar la economía y la calidad de vida de los europeos, favoreciendo, de nuevo, los viajes de placer y de ocio. Es a partir de este momento cuando el turismo cambia y se rompe el modelo predominante hasta la época. La sociedad europea de la posguerra cambia los principios del turismo, hasta entonces entendido como algo minoritario y elitista, transformándose en un nuevo concepto más democrático y accesible. A medida que fueron trascurriendo las décadas de los años cincuenta y sesenta el número de familias europeas y americanas con capacidad económica para asumir viajes de placer, y que disponían de tiempo para tal fin, se fue incrementando de manera vertiginosa.

En este boom del turismo, además de la bonanza económica, de la mejora de la calidad de vida y del aumento de las rentas familiares, hay que mencionar el desarrollo tecnológico que se dio en torno a las aeronaves y al transporte aéreo. El desarrollo de la aviación internacional facilitó enormemente la llegada de turistas cada vez más lejanos a los destinos que empezaban a ser referencia turística internacional por la especialización de su oferta y su promoción. Ese es el caso de numerosos destinos turísticos de España. En el mundo, en sólo dos décadas el número de visitantes internacionales se multiplicó por 7 pasando de 25 millones en 1950 a 168 millones en 1970, siendo los destinos con climas cálidos del sur de Europa y de Norteamérica los que más nuevos turistas recibieron. España fue uno de los países que se vio más favorecido por este nuevo fenómeno. La situación geográfica de España, cerca de los principales países emisores, su clima suave y sus numerosas playas y costas fueron muy bien valoradas por los nuevos turistas europeos. También favoreció el despegue del turismo la devaluación de la peseta realizada en 1959 y una política de contención de precios turísticos que favoreció la competitividad de los destinos españoles frente a otros destinos del Mediterráneo.

La llegada de visitantes a España evolucionó de manera muy desigual entre 1940 y 1963. Hasta 1945 la entrada de visitantes no se puede considerar relacionada con la actividad turística, ya que en esa época tuvo lugar la II Guerra Mundial. Los primeros registros de entradas de visitantes datan de 1946, año en el que se registraron algo más de 83.000 visitantes. Entre 1946 y 1963 la entrada de visitantes registró un crecimiento medio anual superior al 33%. No obstante, en estos 18 años hay momentos de crecimiento claramente diferenciados: hasta el año 1949 la posguerra y la reconstrucción de los países europeos, así como el aislamiento internacional al que se enfrenta España, impiden una expansión del número de visitantes. A partir de 1950, a raíz de los primeros acercamientos con los Estados Unidos y la vuelta de los embajadores de los principales países europeos se inicia un proceso de apertura internacional que favorece el incremento de entradas de visitantes, que pasa de unos 750.000 registrados en 1950 a los 4,2 millones de 1959.

La aprobación del Plan de Estabilización de 1959 y la posterior aplicación del mismo permitió que la economía española creciese en general y, particularmente, favoreció el desarrollo del sector turístico y la entrada masiva de visitantes extranjeros que dejaban una gran cantidad de divisas que equilibraba la balanza de pagos, fuertemente deficitaria durante esos años. La nueva política económica y el aperturismo que vivió España a principios de los años sesenta sentaron las bases para el boom turístico que se llevó a cabo durante esta década. Las nuevas medidas, así como el favorable entorno internacional de esos años permiten que el número de visitantes pase de 4,2 millones en 1959 a 10,9 millones en 1963. Como se puede observar en la tabla 2 la entrada de visitantes crece de manera continuada desde 1946 hasta 1963, registrando fuertes crecimientos en todos los años del periodo. La creciente entrada de visitantes impulsa la aparición de nuevas estadísticas para controlar y analizar su entrada. Por ello, a partir de 1958 comienza la elaboración de nuevas series que detallan el número de entradas de visitantes en España según su vía de acceso, ya sea por puerto, aeropuerto o carretera.

TABLA 2. ENTRADA DE VISITANTES EN ESPAÑA ENTRE 1946 Y 1963

AÑO	VISITANTES	Nº ÍNDICE
1946	83.568	100
1947	136.779	164
1948	175.892	210
1949	283.890	340
1950	749.544	897
1951	1.263.197	1.512
1952	1.485.248	1.777
1953	1.710.273	2.047
1954	1.952.266	2.336
1955	2.522.402	3.018
1956	2.728.002	3.264
1957	3.187.015	3.814
1958	3.593.867	4.301
1959	4.194.686	5.019
1960	6.113.255	7.315
1961	7.455.262	8.921
1962	8.668.722	10.373
1963	10.931.626	13.081
Variación Acumulada 1963/1946		12981,1%
Crecimiento Medio Interanual 1946-1963		33,2%

Fuente: Datos 1946-1957 (Pellejero 2005; Cuadro 1).
Datos 1958-1963 Anuario Estadístico de España (INE 1965).

En las figuras 5, 6 y 7 se observa la evolución de la entrada de visitantes según su vía de acceso. En 1958 el 67% de los visitantes accedían a España por carretera y ferrocarril, siendo la entrada por vía terrestre la que soportaba en 1963 el 80% de las entradas. En estos años los medios de transporte terrestre fueron los que soportaron la mayoría de las entradas de visitantes, y por tanto, la infraestructura terrestre se convirtió en clave para el desarrollo de las primeras regiones turísticas. La entrada de visitantes a través de los puertos, es decir, a través de barcos mantiene un volumen anual constante durante este periodo, lo que hace que, debido al fuerte crecimiento de los otros modos de transporte, pierda cuota respecto a los mismos. Por su parte, la entrada de visitantes por los aeropuertos existentes en la época registró un crecimiento medio interanual entre 1958 y 1963 del 27%, tres puntos porcentuales menos que los accesos terrestres e igualando al transporte marítimo en número de entradas de visitantes. Es a partir de

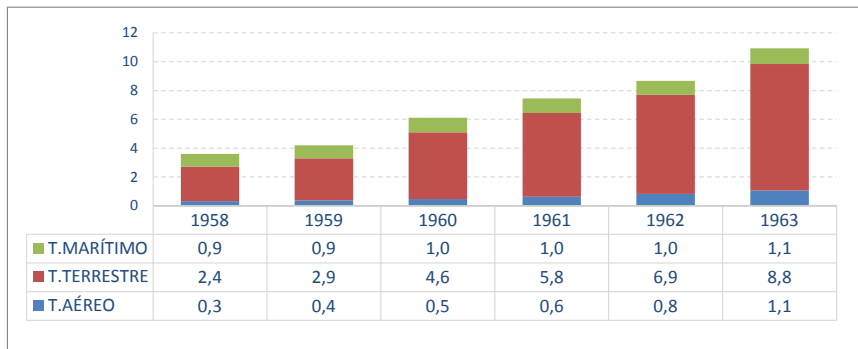
principios de los años sesenta cuando el avión comienza a vislumbrarse como el medio de transporte que soportará el desarrollo del turismo durante las décadas siguientes.

El gran desarrollo de las regiones costeras españolas, pero sobre todo el desarrollo turístico de los archipiélagos, provoca que la principal vía de acceso de los visitantes a estas regiones sean los aeropuertos. Por este motivo, entre 1940 y 1963 se construyeron doce nuevos aeropuertos, de los cuales seis fueron construidos en diferentes islas y los otros seis se distribuyeron por el resto de la geografía española. En estos años ya se pone de manifiesto la importancia que tienen las infraestructuras aeroportuarias para que el turismo se desarrolle en las regiones con mayor potencial turístico permitiendo y favoreciendo la llegada de los visitantes internacionales en busca del sol y la arena de las playas españolas, especialmente las del litoral mediterráneo y las de los archipiélagos. El desarrollo del transporte aéreo permite que el turismo se convierta en una actividad internacional, favoreciendo que países muy distantes se conviertan en los principales emisores de turistas a las costas españolas. Sin embargo, el desarrollo de infraestructuras debe ser planificado para que el turismo no se concentre en unas localidades concretas y se difunda por otras localidades con similares atractivos. Sin embargo, este razonamiento tan obvio no ha sido seguido por las diferentes autoridades españolas encargadas de llevar a cabo un desarrollo turístico sostenible y sostenido.

De hecho, el stock de infraestructuras de transporte con el que contaba España a principios de la década de los años sesenta no es el idóneo para absorber un gran volumen de visitantes. Y teniendo en cuenta, además, que la mayoría de ellos entraban por carretera, es esta vía de acceso la que centró la prioridad en el desarrollo de nuevas infraestructuras, ya que favorecía tanto la entrada de turistas como el desplazamiento de los mismos dentro del país, ayudando al desarrollo de nueva oferta turística inexistente hasta la fecha. Sin embargo, que la mayoría de las inversiones en materia de transportes se centrasen en ampliar la red de carreteras no impidió que se fuesen construyendo y planificando nuevas infraestructuras aeroportuarias para aumentar las posibilidades de desarrollo del sector turístico en España. Las limitaciones presupuestarias del sector público y la imposibilidad de que el sector privado entrase en el desarrollo de nuevas infraestructuras ralentizaron el desarrollo de las mismas.

En este periodo se consolidó el sector turístico como fuente de desarrollo económico. El Régimen de Franco que inició a finales de los años 40 el desarrollo del turismo no obtuvo resultados palpables hasta mediados de los años 50. Ese desarrollo turístico, que empezó como parte de una política de internacionalizar España y salir del aislamiento, se consolidó como un sector pujante de la economía española que entre las muchas virtudes tenía una por encima del resto, la entrada de divisas. La inercia en el crecimiento del número de turistas con que empezó la década de los años 60, así como la posibilidad de seguir desarrollando numerosas regiones del litoral español fraguaron la apuesta definitiva por el transporte aéreo como el medio de transporte a largo plazo sobre el que se basaría el desarrollo futuro del turismo. A principios de los años 60 ya existe la certeza de que el avión será la vía de entrada de los turistas, sobretodo de los residentes en el centro y el norte de Europa, que posteriormente serán los mercados emisores de referencia.

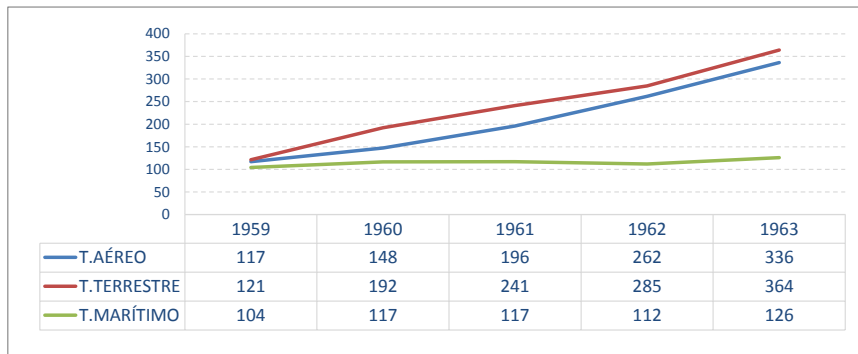
**FIGURA 5. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963.
MILLONES DE VISITANTES**



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1965).

Nota 1: El transporte terrestre incluye el transporte por carretera y por ferrocarril.

**FIGURA 6. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963.
NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1958**

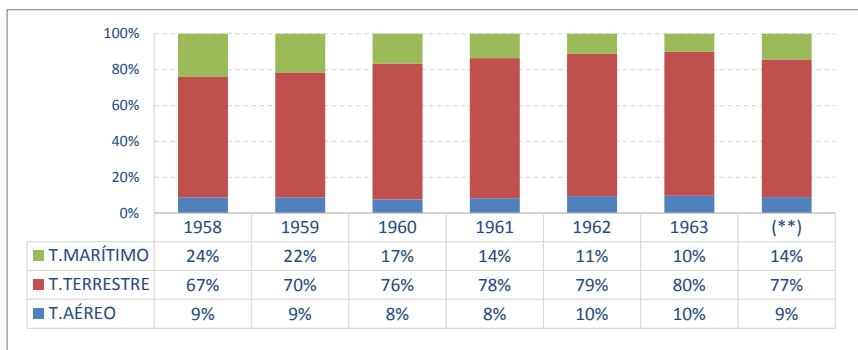


Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1965).

Nota 1: El transporte terrestre incluye el transporte por carretera y por ferrocarril.

Nota 2: El crecimiento medio interanual entre 1958 y 1963, del transporte aéreo fue del 27%, el del transporte terrestre fue del 30% y del transporte marítimo fue del 5%.

**FIGURA 7. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1958-1963.
CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO**



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1965).

Nota 1: El transporte terrestre incluye el transporte por carretera y por ferrocarril.

(**) Cuota de cada vía de acceso en el total de entradas visitantes 1958-1963.

3.5. De Dependencia Ministerial a Organismo Autónomo (OAAN, Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales)

Tras el fin de la Guerra Civil, el 8 de agosto de 1939 se dictó la Ley que organizaba la Administración Central. El nuevo Gobierno contaba con 12 ministros, pero la militarización a la que estaba sometido el país en esta época condujo a la creación de un Ministerio para cada Ejército (Tierra, Mar y Aire) en lugar de un único Ministerio de Defensa. El sector de la aviación civil quedó encuadrado dentro la Subsecretaría del Aire, perteneciente al Ministerio de Aire. La Subsecretaria tuvo a su cargo³⁶, entre otras, la Dirección General de Infraestructura, responsable del estudio, proyecto, construcción y mantenimiento de los aeropuertos, organización de la infraestructura de las rutas y control del tráfico aéreo; y la Dirección General de Aviación Civil, encargada por su parte del registro de aeronaves, licencias, legislación, convenios de navegación aérea y toda la organización y coordinación de las actividades de la aviación civil (Cuerno Rejado 2008, 111–113).

El 3 de septiembre de 1939 Gran Bretaña y Francia declararon la guerra a Alemania, comenzando la II Guerra Mundial. Aunque España se declaró neutral ante el conflicto bélico no fue inmune a los efectos negativos que el conflicto europeo generó y la economía española, en proceso de reconstrucción, se resintió enormemente. La principal repercusión de esta situación sobre el transporte aéreo fue la falta de combustible que obligó a la paralización de la aviación comercial española.

A finales de 1939, con el objetivo de restablecer los servicios aéreos comerciales, el Ministerio del Aire reorganizó las mencionadas Dirección General de Aviación Civil y Dirección General de Infraestructura (González-Betes 1996, 115–120). También se iniciaron los trámites para la realización de las obras pertinentes para poner en servicio los principales campos de aviación. La primera intención del nuevo Gobierno fue atender el tráfico civil a través de la creación de sociedades dirigidas por la Administración. En abril de 1940 se creó la Gerencia del Tráfico Aéreo Español³⁷, órgano dependiente del Ministerio del Aire, con el fin de volver a poner en servicio diferentes líneas aéreas domésticas. Sin embargo, en junio de 1940 se concedía a la compañía Iberia³⁸ la exclusividad por veinte años de todo el tráfico aéreo de personas, correspondencia y mercancías en todo el territorio nacional (Vecino 1973, 62). Para ello, Iberia se convirtió en una compañía mercantil anónima de propiedad estatal. La nueva Iberia comenzó su actividad comercial en septiembre de 1941, lo que supuso la disolución de la Gerencia del Tráfico Aéreo Español.

Los primeros cambios normativos de cierto calado llevados a cabo por la Dirección General de Aviación Civil consistieron en la elaboración de la Ley de Régimen y Características de Aeródromos y Aeropuertos³⁹, que modificaba y actualizaba la legislación aeronáutica de la época, vigente desde 1927. Esta nueva ley clasificaba los aeropuertos en militares, comerciales y privados, siendo

³⁶ Organización del Ministerio del Aire. Decreto de 1 de septiembre de 1939. BOE de 5 de septiembre de 1939.

³⁷ Decreto de 12 de abril de 1940. BOE de 24 de abril de 1940.

³⁸ Ley 7 junio 1940. BOE 19 junio 1940.

³⁹ Ley de 2 de noviembre de 1940. BOE de 16 de noviembre de 1940.

competencia de la Dirección General de Aviación Civil la gestión técnica y administrativa de los aeropuertos comerciales. Esta ley suprimía la Junta Central y las Juntas Locales de aeropuertos, ya que sería el Ministerio del Aire el encargado de establecer las nuevas infraestructuras. Desde el punto de vista técnico, esta ley definía las primeras servidumbres aeronáuticas en los aeropuertos estableciendo el tamaño mínimo de las pistas tanto para aeropuertos a nivel del mar, entre 800 y 1.000 metros, como para los aeropuertos situados por encima de 700 metros de altitud, entre 1.200 y 1.500 metros. La ley se desarrolló en abril de 1941 con el Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos. A pesar de que se definieron aeropuertos comerciales, todos los aeropuertos se mantuvieron bajo jurisdicción militar y fueron dirigidos por mandos militares.

En su afán por normalizar la legislación vigente en este periodo, la Dirección General de Aviación Civil desarrolló en 1942 unas Normas de la Navegación Aérea que actualizaban y agrupaban las diferentes normas aeronáuticas existentes. La evolución de la navegación aérea obligaba a que ese mismo año el Ministerio del Aire pusiese en marcha la Dirección General de Protección de Vuelo⁴⁰. La nueva Dirección General asumía todas las competencias de las instalaciones de balizamiento, aerofaros, radiogoniómetros, radiotelegrafía y demás equipamiento de ayuda a la navegación aérea. La creación de esta nueva Dirección General implicaría que la antigua Dirección General de Infraestructura pasase a denominarse Dirección General de Aeropuertos, acorde con las competencias que tenía asignadas.

Durante la década de los años cuarenta la aviación civil española se abrió a la actividad no regular siempre y cuando las compañías que operasen fuesen de capital íntegramente español. En 1948 se creó la compañía bilbaína de aviación y comercio, Aviaco, que posteriormente fue integrada en el Instituto Nacional de Industria (Dean y O’Callaghan 2008, 86). En 1999, tras diferentes crisis económicas Aviaco acabó siendo absorbida por Iberia, tras haber sido durante unos años filial de la misma. Aviaco operaba principalmente vuelos nacionales regulares y chárter internacional, en especial con países europeos, aunque también mantenía operaciones nacionales en este segmento.

El transcurso de la II Guerra Mundial a finales de 1944 era muy favorable para el bando aliado y en ese momento existía la certeza de que la contienda finalizaría en breve y con victoria de los aliados. Esta sensación, desde el punto de vista del transporte aéreo, hizo que en diciembre de ese mismo año se celebrase en Chicago una reunión internacional, auspiciada por Estados Unidos, a la que acudieron 52 estados y cuyo objetivo era establecer un acuerdo marco que permitiera resolver los problemas legales, económicos y operativos que planteaban los vuelos internacionales. Como resultados de esa reunión se firmó el Convenio de Chicago⁴¹ por el cual se regulaba la actividad del transporte aéreo internacional (Mapelli López 1991, 124). En el “Apéndice 2. Implicaciones del Convenio de Chicago” se exponen de manera detalla los efectos que tuvo en la aviación civil internacional dicho convenio, aunque cabe reseñar que los principales logros del Convenio de Chicago fueron:

⁴⁰ Ley de 24 de julio de 1942. BOE de 15 de septiembre de 1942.

⁴¹ Publicación del Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944. BOE 24 de febrero de 1947. Ratificación del Convenio de Chicago, texto trilingüe. BOE 29 de diciembre de 1969.

- Creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).
- Desarrollo de normativa técnica de ámbito internacional.
- Definición de los convenios bilaterales entre países.

España aplicó inmediatamente el Convenio de Chicago aunque éste no se ratificó hasta 1947 (Figueroa Pla 1991, 404). Con esta ratificación España entró a formar parte de la OACI lo que implicaba un proceso de modificación de toda la normativa española relativa al tráfico comercial, así como definir los aeropuertos que podían recibir tráfico internacional tanto regular como no regular. Surge el concepto de aeropuerto aduanero, siendo los aeropuertos catalogados como tales los que pueden recibir todo tipo de tráfico, nacional e internacional. En 1946 los aeropuertos clasificados como aduaneros eran Barajas-Madrid, Muntadas-Barcelona, San Pablo-Sevilla, Manises-Valencia, Son Bonet-Palma de Mallorca, Gando-Las Palmas de Gran Canaria, Los Rodeos-Tenerife y El Rompedizo-Málaga (González-Betes 1996, 128). Con el fin de favorecer el desarrollo del turismo internacional se abrieron por completo al tráfico nacional y a los vuelos internacionales no regulares los aeropuertos de Agoncillo-Logroño, General Mola-Vitoria, León, Cáceres, Matacán-Salamanca, Jerez-Cádiz, Armilla-Granada, Villanubla-Valladolid, Rozas-Lugo, Los Llanos-Albacete y Rabasa-Alicante.

Las compañías, por su parte, constituyeron la IATA⁴² en 1945. Esta asociación internacional creó foros que sirvieron durante mucho tiempo para que el sector se desarrollase ágilmente dentro de un marco altamente regulado, tanto en asuntos técnicos como comerciales y financieros. Esta asociación permitió el desarrollo económico, fiable y seguro de la actividad del transporte aéreo en las relaciones entre las compañías aéreas a nivel internacional. Con la creación de IATA las compañías contaron con una institución que las apoya a la hora de definir procesos que ayudaban a mejorar sus ingresos y a reducir sus costes. La IATA sustituye a la antigua Asociación Internacional de Tráfico Aéreo fundada en 1919. Con los sucesivos procesos de liberalización del transporte aéreo llevados a cabo por Estados Unidos y la Unión Europea (véase Apéndice 3) la IATA irá perdiendo peso e influencia dentro de la aviación internacional aunque en la actualidad sigue siendo uno de los principales foros de cooperación entre líneas aéreas y su objetivo sigue siendo favorecer la interacción de las compañías aéreas internacionales.

Desde el punto de vista de la financiación aeroportuaria la Ley de Reforma Tributaria, aprobada en 1940, modificaba los impuestos de transportes por mar y aire, tanto a la entrada como a la salida de España (Portillo Navarro 1998, 42). Ese mismo año se estableció por primera vez en España un sistema tarifario para la utilización de las instalaciones aeroportuarias existentes. El sistema impuesto a principios de la década de los años cuarenta era muy similar al establecido durante los años veinte. El crecimiento del tráfico aéreo durante la década de los años cuarenta y cincuenta obligó a modernizar el sistema de tarifas que se aplicaba en los aeropuertos españoles. El Ministerio del Aire actualizó el sistema tarifario en 1957⁴³, agrupando a los aeropuertos en tres categorías, diferenciando los vuelos entre interiores e internacionales, y definiendo los tipos de tráfico aéreo (pasajeros, carga, trabajos aéreos, privados, seguridad y Estado). Hasta ese año el importe de las tarifas iba referenciado a la potencia de los motores de la aeronave, pero con la

⁴² IATA: International Air Transport Association, Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

⁴³ Derechos de aterrizaje y estacionamiento. Orden de 31 de mayo de 1957. BOE de 11 de junio de 1957.

modificación de 1957 los importes de las tarifas se referenciaron al peso de la aeronave en el momento del despegue, esquema que se ha mantenido hasta la actualidad. Los acuerdos con Estados Unidos en 1953 repercutieron en el sector aeronáutico español muy favorablemente, ya que permitieron la formación de muchos empleados en las tecnologías más avanzadas de la época, así como la creación de cuatro nuevas bases aéreas militares (Torrejón, Zaragoza, Morón y Rota) que estaban equipadas con las instalaciones y equipos más modernos del momento (Delgado Gómez-Escalonilla y Elizalde Pérez-Grueso 2005, 304). A finales de la década de los cincuenta los aeropuertos españoles poseían unas instalaciones obsoletas e inadecuadas para los nuevos aviones a reacción que comenzaban a operar en esa época. Por ello, en 1959 se publicó un Plan Nacional de Aeropuertos⁴⁴ que contemplaba la modernización de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Las Palmas, Palma de Mallorca, Málaga, Ceuta y Melilla (Cuerno Rejado 2008, 112). Para la planificación y gestión de los proyectos recogidos en el Plan se creó la Junta Nacional de Aeropuertos⁴⁵, organismo autónomo dependiente del Ministerio del Aire.

Desde el punto de vista normativo el hito más importante en este periodo es la aprobación de la Ley de Navegación Aérea⁴⁶ de 1960. Esta Ley recogía, entre otros conceptos, la definición de aeropuerto, su clasificación en públicos y privados, el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, la obtención de licencias para el personal de vuelo y de tierra, y los contratos de transporte. La Ley de 1960 fue la base sobre la que se asentaría el desarrollo del transporte aéreo en España durante las décadas siguientes. Dicha Ley permitió a la compañía Iberia operar en régimen de monopolio todas las líneas aéreas domésticas, cuya primera concesión finalizaba en 1960 (Pazos Casado 2006, 205). Gracias al articulado de esta ley Iberia pudo disfrutar de una situación de monopolio en el mercado doméstico durante las tres décadas siguientes. Otro aspecto destacado de esta Ley es que la mayor parte del articulado, sobre todo el relativo a la explotación del transporte aéreo y sus derechos de tráfico sigue vigente en la actualidad a pesar de haber transcurrido más de cincuenta años.

El giro en la política internacional de España durante la década de los cincuenta consiguió finalizar con el aislamiento y sentó las bases para el futuro desarrollo económico basado en una economía más abierta que favoreciese la llegada de visitantes internacionales, convirtiendo a los aeropuertos en piezas claves para el desarrollo turístico. Además, la construcción de nuevos aeropuertos no solo favorecía la llegada de más visitantes que a su vez provenían de países más lejanos, sino que favorecía la integración y la vertebración territorial de España. En el año 1940 había 20 aeropuertos abiertos al tráfico comercial, pero muchos eran bases militares o aeropuertos que surgieron a raíz de las primeras líneas aéreas, además de los aeropuertos de las grandes ciudades. A finales de los años cincuenta cuando se vislumbró la importancia futura de los aeropuertos en el desarrollo del turismo, esta prioridad turística se incorporó en los procesos de planificación y desarrollo de nuevas infraestructuras aeroportuarias.

⁴⁴ Decreto de 12 de marzo de 1959. BOE de 13 de marzo de 1959.

⁴⁵ Ley 26 diciembre 1958. BOE de 29 de diciembre de 1958.

⁴⁶ Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960. BOE 176, de 23 de julio de 1960.

FIGURA 8. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1940 Y 1963



Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

Entre 1940 y 1963 se abrieron al tráfico comercial doce nuevos aeropuertos, de los cuales seis fueron construidos en los archipiélagos, tres en Baleares y tres en Canarias, otros tres se ubicaron en el litoral Cantábrico y los tres restantes en el interior de la península, tal y como se muestra en la tabla 3. Hay que diferenciar que no todas las aperturas de aeropuertos al tráfico civil implicaban la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias. Se construyeron nuevos aeropuertos pero también se llevó a cabo la apertura al tráfico civil de otros que hasta la fecha eran únicamente de uso militar. No hay que olvidar que además de los 32 aeropuertos que estaban abiertos al tráfico civil el 1963, hubo una serie de aeropuertos ubicados en África que dejaron de pertenecer a España una vez que los procesos de independencia de Marruecos y Guinea Ecuatorial llegaron a su término.

El tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles creció en este periodo de manera espectacular, en 1940 se contabilizaron cerca de 81.000 movimientos de pasajeros mientras que en 1963 ya se registraban más de 5,4 millones. Este crecimiento se alimentaba y retroalimentaba gracias a la continua y creciente llegada de visitantes internacionales a España y al aumento del número de aeropuertos abiertos al tráfico comercial civil que impulsaban y estimulaban el aumento del tráfico aéreo entre los destinos nacionales, mejorando a su vez las conexiones entre las ciudades españolas.

TABLA 3. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1940 Y 1963

AEROPUERTOS	AÑO APERTURA
ASTURIAS	1940
BADAJOS	1940
IBIZA	1940
MENORCA	1940
FUERTEVENTURA	1941
LANZAROTE	1946
SANTANDER	1953
VIGO	1954
LA PALMA	1955
MADRID-CUATRO VIENTOS	1957
CORDOBA	1958
NUEVAS APERTURAS AL TRÁFICO CIVIL	11
PALMA DE MALLORCA	1960 (N)
AEROPUERTOS NUEVOS QUE SUSTITUYEN A EXISTENTES	1
TOTAL AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL	32

Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

La tabla 4 muestra la evolución del tráfico de pasajeros entre 1940 y 1963, así como el ritmo de crecimiento del mismo. El tráfico de pasajeros en España creció año tras año desde 1940 a 1963, excepto durante la II Guerra Mundial. El tráfico de pasajeros es un buen indicador que analizar la evolución de la economía en general y del turismo en particular. Por ello hay dos enfoques distintos a la hora de realizar un análisis del tráfico aéreo en función de si el objetivo es definir una política de transporte o una política para desarrollar el turismo. Para la definición de políticas de transporte es más interesante manejar el concepto de “movimiento de pasajeros”, es decir, todos los usuarios que utilizan el modo aéreo tanto para salir como para llegar a su aeropuerto de origen/destino. El concepto de “movimiento de pasajeros” duplica el tráfico doméstico puesto que la persona que se sube en un avión se cuenta tanto en el aeropuerto de origen como en el aeropuerto de destino. Esto es, el tráfico doméstico está sobreponderado. Sin embargo, el concepto de “pasajero transportado” se adecua más a las necesidades de información para pensar sobre políticas turísticas puesto que mide exactamente el número de personas que entran y salen. El tráfico de pasajeros registró entre 1940 y 1963 un crecimiento medio interanual entrono al 20%, concretamente los movimientos de pasajeros registraron un crecimiento medio interanual del 20,1% mientras que los pasajeros transportados registraban un crecimiento del 19,5%. Desde el punto de vista del tipo de tráfico, es decir, la importancia del tráfico doméstico e internacional, se observan grandes diferencias si el análisis se realiza en función de los movimientos de pasajeros o de los pasajeros transportados. Entre 1940 y 1963 el 47% de los movimientos de

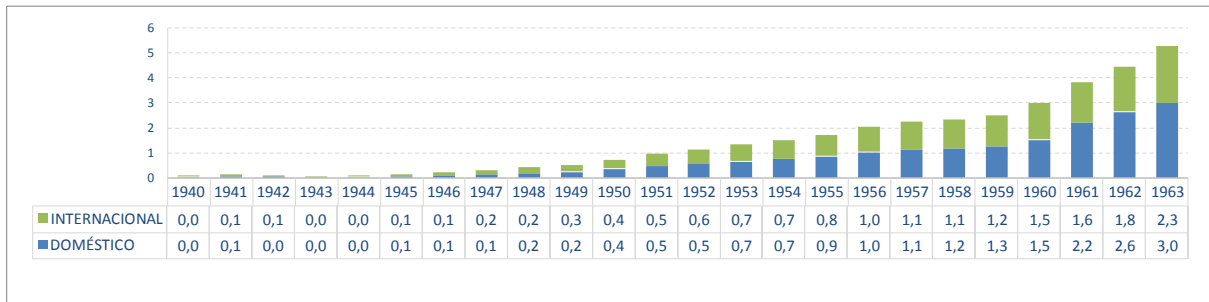
pasajeros fueron internacionales y el 53% restante correspondía al tráfico doméstico. Sin embargo, en el mismo periodo el 64% de los pasajeros transportados fueron internacionales y 36% restante fueron domésticos. Cabe destacar que en 1954 fue el primer año en el que se superó el millón de pasajeros transportados, mientras que este hito se superó en 1952 utilizando el indicador de movimientos de pasajeros. En cualquier caso, ambos indicadores registraron un crecimiento muy fuerte a lo largo de este periodo, acumulando tras el final de II Guerra Mundial un periodo de veinte años consecutivos registrando más tráfico aéreo que el ejercicio anterior. Este ritmo de crecimiento tan grande se debe en gran parte al despegue del sector turístico español y la consecuente entrada de visitantes que aumentaban año tras año, lo que propiciaba que transporte aéreo y turismo se retroalimentaran mutuamente durante este periodo.

TABLA 4. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1940 Y 1963

AÑO	MOVIMIENTOS DE PASAJEROS	Nº ÍNDICE	PASAJEROS TRANSPORTADOS	Nº ÍNDICE
1940	81.000	100	62.223	100
1941	119.000	147	90.073	145
1942	97.000	120	73.655	118
1943	45.000	56	33.835	54
1944	73.000	90	54.730	88
1945	107.000	132	80.103	129
1946	209.000	258	157.743	254
1947	289.000	357	220.995	355
1948	414.000	511	324.680	522
1949	499.000	616	379.738	610
1950	720.000	889	542.883	872
1951	971.000	1.199	733.490	1.179
1952	1.102.000	1.360	828.965	1.332
1953	1.315.000	1.623	985.125	1.583
1954	1.481.000	1.828	1.108.495	1.782
1955	1.706.000	2.106	1.274.118	2.048
1956	2.022.933	2.497	1.510.425	2.427
1957	2.243.115	2.769	1.676.123	2.694
1958	2.307.636	2.849	1.723.360	2.770
1959	2.472.394	3.052	1.847.253	2.969
1960	2.990.899	3.692	2.233.303	3.589
1961	3.924.295	4.845	2.591.029	4.164
1962	4.573.082	5.646	3.129.096	5.029
1963	5.428.478	6.702	3.773.368	6.064
Variación Acumulada 1963/1940	6601,8%		5964,3%	
Crecimiento Medio Interanual 1940-1963	20,1%		19,5%	

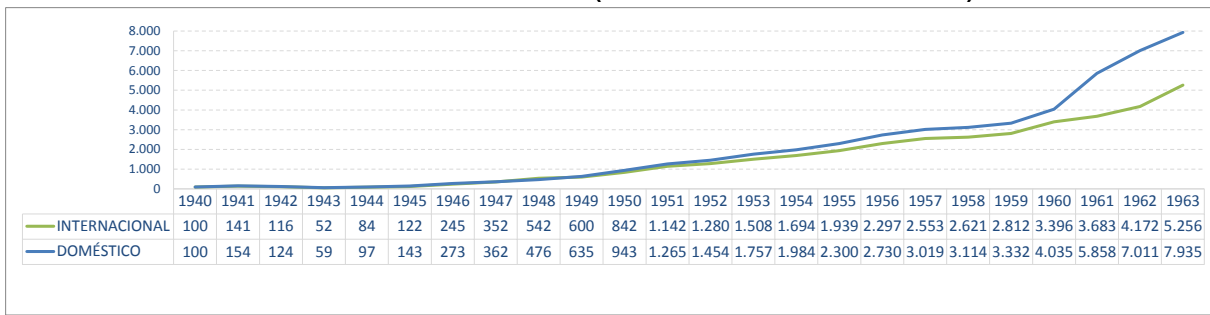
Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

FIGURA 9. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

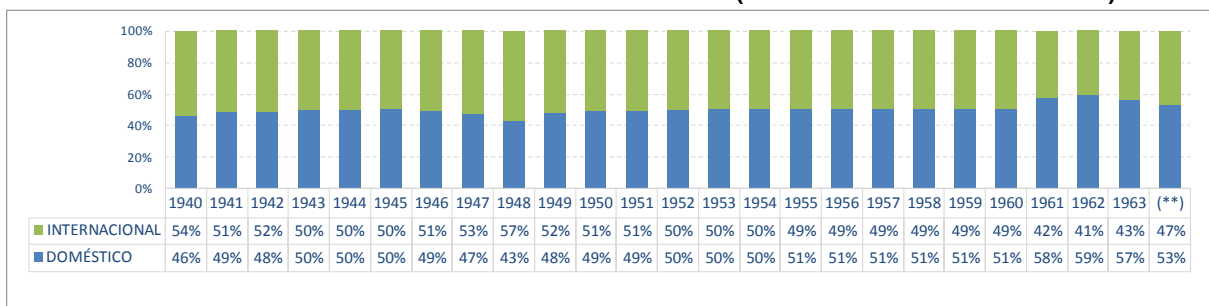
FIGURA 10. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

Nota: Entre 1940 y 1963 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 20,9% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 18,8%.

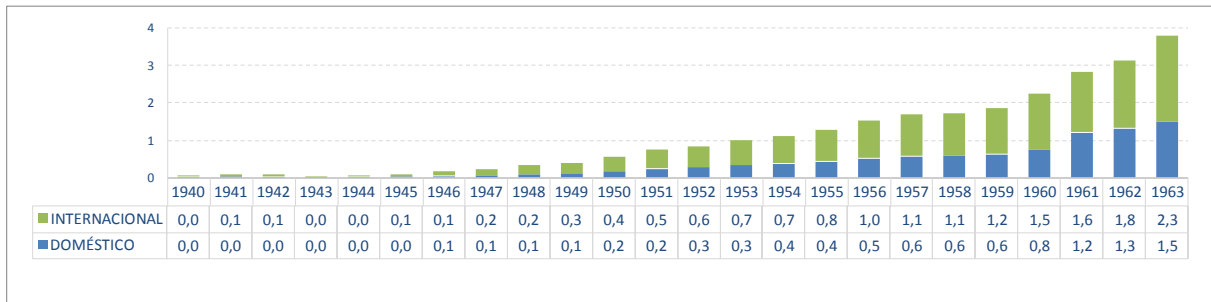
FIGURA 11. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

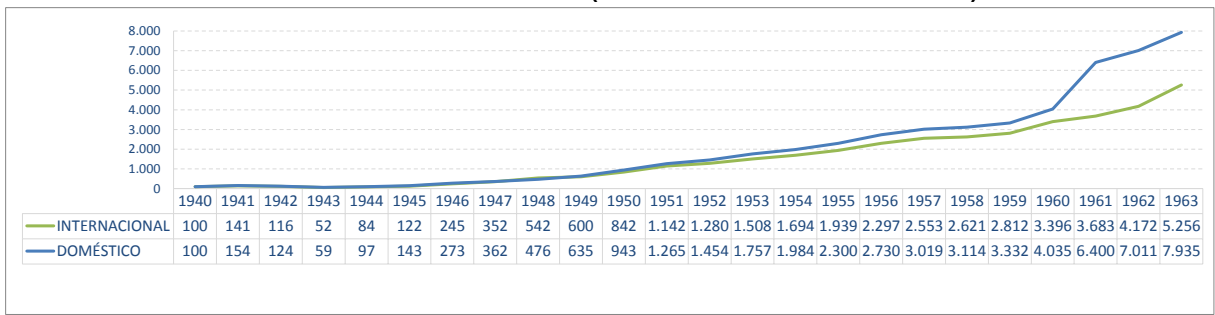
(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1940-1963.

FIGURA 12. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

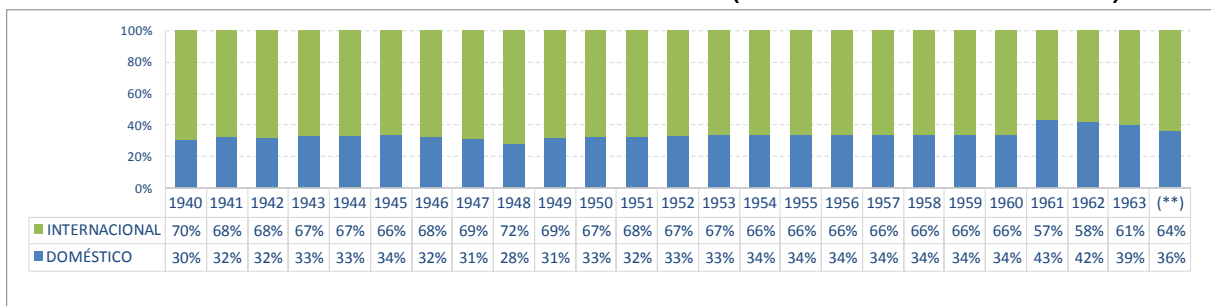
FIGURA 13. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

Nota: Entre 1940 y 1963 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 20,9% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 18,8%.

FIGURA 14. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

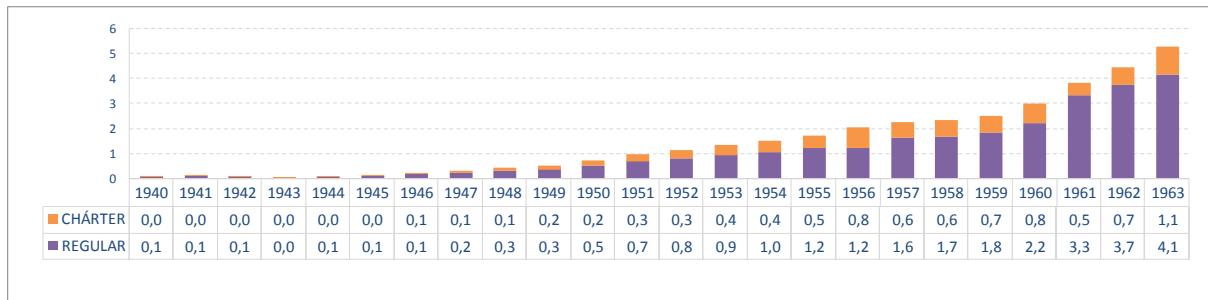
(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1940-1963.

Como se observa en las figuras 9, 10, 11, 12, 13 y 14 la importancia del tráfico internacional varía sustancialmente en función de cuál es el indicador utilizado para realizar el análisis de tráfico aéreo. El tráfico internacional nos da información de los pasajeros que salen y entran en el país, sin tener en cuenta la nacionalidad de los mismos. Pero teniendo en cuenta que entre 1940 y 1963 España se encontraba en una situación económica precaria y que había estado en situación de aislamiento internacional durante muchos años no es muy difícil intuir que la mayoría de los pasajeros internacionales se correspondían con visitantes extranjeros que venían a España impulsados por el incipiente desarrollo del sector turístico. Por tanto, el desarrollo y construcción de las infraestructuras aeroportuarias en España durante este periodo se vio influenciado por la evolución del tráfico internacional que año tras año suponía un mayor volumen de pasajeros. El mayor peso del tráfico internacional influyó en los parámetros de diseño de los aeropuertos y en los requisitos administrativos necesarios para que las personas no residentes en España pudiesen acceder legalmente al país. Por su parte, el tráfico doméstico es mucho más ágil ya que no necesita pasar controles de pasaporte ni de aduanas, aunque desde el punto de vista operativo se rige con las mismas limitaciones y requisitos del tráfico internacional. En esta época, los aviones son un factor limitante para el transporte aéreo puesto que su grado de desarrollo obligaba a las compañías aéreas a explotar las rutas de una manera concreta en función de las características técnicas de la flota que disponían. Se utilizaban los mismos aviones tanto para cubrir destinos nacionales como internacionales. Esta falsa homogeneidad quedó presente en el desarrollo de los nuevos aeropuertos, fijando un estándar de diseño que con el paso de los años no cambió y que dio lugar a aeropuertos deficitarios de los que se hablará en capítulos posteriores.

Tras el final de la II Guerra Mundial el desarrollo del transporte aéreo internacional quedó supeditado a las disposiciones incluidas en el Convenio de Chicago. Este Convenio definió una serie de derechos comerciales y determinó que el tráfico aéreo internacional se desarrollaría a través de convenios bilaterales que se firmarían entre los países interesados en mantener tráfico aéreo comercial civil. Este tipo de acuerdos imponían muchas restricciones desde el punto de vista operativo, ya que en ellos se determinaban las compañías aéreas que podían operar, las tarifas de los billetes, los aeropuertos de origen/destino, etcétera. Es en esta época cuando se forjó el concepto de compañía de bandera, ya que, la mayoría de los países fundó su propia compañía aérea estatal, a la cual se le asignaban todos los derechos de tráfico internacionales siendo la imagen y la bandera de cada país en el extranjero. El tráfico regular, es decir, las rutas que se realizan en una temporada de manera programada y sistemática los mismos días de la semana y con los mismos horarios a destinos internacionales, quedó sometido a los convenios bilaterales. Sin embargo, el inicio de la actividad turística supuso que se buscasen alternativas que flexibilizaran esos convenios bilaterales tan estrictos con el fin de poder operar nuevas rutas impulsadas por nuevas compañías aéreas distintas a las de bandera. En esta época comenzó el desarrollo de los vuelos no regulares, comúnmente conocidos como vuelos chárter. El tráfico chárter internacional tuvo una presencia significativa en España, representando durante muchos años cerca del 30% del tráfico de pasajeros. Los primeros vuelos chárter tuvieron como destino los principales destinos turísticos del litoral español, especialmente los dos archipiélagos.

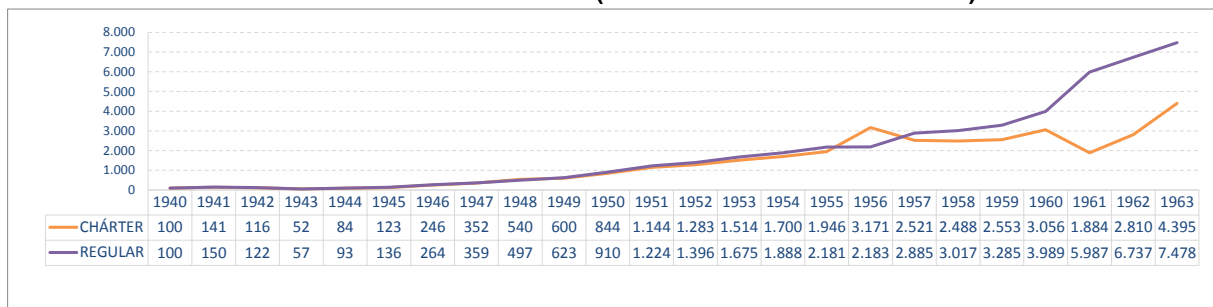
La falta de datos más detallados y exhaustivos impide analizar el verdadero impacto sobre el turismo que supuso la actividad chárter en España. Sin embargo, pensamos que el tráfico chárter fue el gran impulsor del turismo especialmente en Canarias y Baleares. Aunque no tenía en estos momentos muy clara la importancia económica del turismo, el propio gobierno franquista no puso trabas y fue bastante permisivo a la hora de facilitar la entrada de vuelos chárter con los visitantes extranjeros ya que generaban una gran entrada de divisas.

FIGURA 15. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

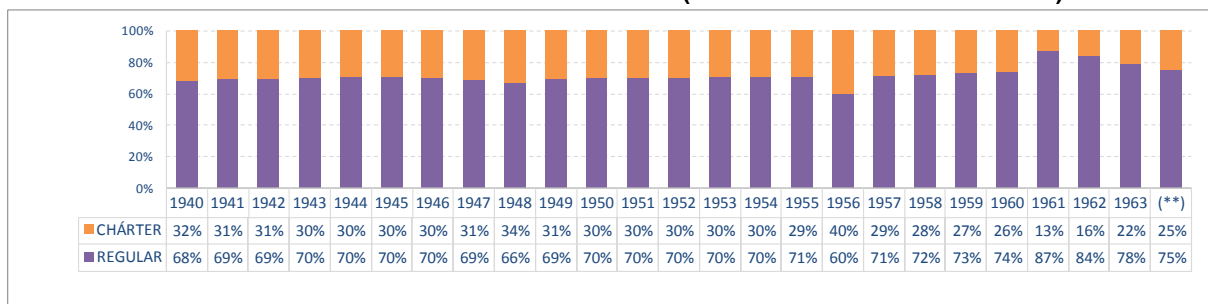
FIGURA 16. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1940 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

Nota: Entre 1940 y 1963 el crecimiento medio interanual del tráfico chárter fue del 17,9% y el crecimiento medio interanual del tráfico regular fue del 20,6%.

FIGURA 17. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1940-1963. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1940-1955 (INE-DGAC 1956). Datos 1950-1963 (DGAC 1964).

(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1940-1963.

4. Del aperturismo a la entrada en Europa (1964-1990)

4.1 De las Naciones Unidas a la Comunidad Económica Europea.

La aprobación del Plan de Estabilización de 1959 permitió recibir ayuda económica y financiera del Fondo Monetario Internacional (FMI), de Estados Unidos y de la Organización Europea de Cooperación Económica⁴⁷ (OECE). Gracias a este Plan se consiguió un gran crecimiento de la economía española que se materializó a lo largo de la década de los años sesenta y principios de los años setenta (Aracil, Oliver i Puigdomènech y Segura 1998, 200). España comenzó a dar pequeños pasos que permitirían su futura incorporación al Mercado Común Europeo creado en 1957 (Altmann 2008, 6). En esa línea, en diciembre de 1963 se aprobó un Plan de Desarrollo Económico⁴⁸ que perseguía impulsar el crecimiento económico a la par que se mejora el nivel de vida de los españoles (Sabín 1997, 132). Entre las diferentes inversiones contempladas en este Plan, el transporte aéreo se consideró un factor importante para el desarrollo económico. La integración de España en los distintos organismos internacionales durante los años cincuenta tuvo, entre otras consecuencias, la elaboración de una serie de informes del FMI y de la OCDE con una serie de recomendaciones para mejorar la situación económica de España. Parte de estas indicaciones se incluyeron en el Plan de Estabilización de 1959, que comenzaría a dar sus frutos en los primeros años de la década de los sesenta. Esta época estuvo marcada por la planificación económica que siguió el Gobierno de España para conseguir el desarrollo del país. Los sucesivos planes económicos que se aprobaron fueron recogiendo las diferentes recomendaciones realizadas por las instituciones internacionales. En 1962, el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento hizo un informe con nuevas recomendaciones que serían tenidas en cuenta durante la aplicación del I Plan de Desarrollo llevado a cabo entre 1964 y 1967. Por tanto, este sería el primero de una serie de planes que sirvieron para guiar el crecimiento de la economía española hasta la crisis del petróleo de 1973.

El final del aislamiento internacional, gracias a la ayuda de Estados Unidos, no fue suficiente para que España fuese miembro de pleno derecho de la Comunidad Económica Europea (CEE). Desde 1962 se mantuvieron diversas negociaciones con la CEE para que España se integrase en este organismo internacional (Sabín 1997, 222). Los intentos del Gobierno de Franco para conseguir que España fuese miembro de la CEE siempre encontraron la misma respuesta por parte de la presidencia de la CEE. La negativa a que España entrase en la CEE se debía fundamentalmente a que el sistema político español era una dictadura y mientras no se estableciese en España una democracia plena nunca sería un Estado miembro. Por tanto, los intentos de integración en la CEE llevados a cabo a lo largo de los años sesenta solamente fructificaron desde el punto de vista de la

⁴⁷ Con el ingreso en 1961 de EE. UU. y Canadá, países no europeos, se convirtió en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

⁴⁸ Aprobación del Plan de Desarrollo Económico 1964-197. Ley 194/63 de 8 de diciembre de 1963. BOE 30 de diciembre de 1963.

mejora de las relaciones comerciales entre los países integrantes de la CEE y España. Además, en 1961 Gran Bretaña solicitó integrarse en la CEE, la duras negociaciones de ingreso con Gran Bretaña paralizaron la incorporación de nuevos países (Crespo MacLennan 2004, 89). La parsimonia con la que la CEE incorporaba nuevos países no afectó solamente a España. Gran Bretaña, Dinamarca, Irlanda y Portugal también vieron como sus solicitudes de acceso tardaban años en dar sus frutos. En julio de 1967 se retomaron las negociaciones de acceso entre la CEE y España. Esas negociaciones no fueron muy positivas para España pero el interés del Gobierno de Franco por intentar formar parte de la CEE hizo que las relaciones no se rompieran. A raíz de las protestas y manifestaciones de los primeros meses de 1968, en solidaridad con las revueltas de estudiantes universitarios en Francia, se declaró el estado de emergencia, lo que suscitó las quejas de los miembros de la CEE y a punto estuvo de acabar con las negociaciones de acceso. En 1969, los Estados miembros de la CEE vuelven a aprobar un segundo mandato para negociar con España, alargando, por tanto, el proceso de incorporación.

Al margen de los intentos políticos y diplomáticos por vender una imagen de una España abierta y atractiva, los mejores resultados en cuanto a mejora de la imagen pública internacional de España, de sus encantos y de la forma de vida de los españoles fueron gracias a las visitas de Ernest Hemingway, Orson Welles o Ava Gardner, entre otros, que pusieron de moda visitar España y potenciaron la llegada de más personajes famosos que impulsaron la mejora de la imagen internacional del país (Crespo MacLennan 2004, 99). Durante los años sesenta España se desarrolló industrialmente gracias a la entrada de divisas de turistas e inmigrantes, la inversión extranjera y la exportación de productos agrícolas. Todos los factores que ayudaban al crecimiento económico y al bienestar de España procedían del mismo lugar, Europa. La integración de España en la CEE parecía lógica, tanto geográfica como económicamente, puesto que cada vez España tenía más intercambios comerciales con los Estados miembros de la CEE. Pero lo que una y otra vez impedía el acceso a la CEE seguía siendo el sistema político español, que no era democrático como el resto de Estados miembros. En este periodo de negociaciones España logró, en 1970, la firma de un acuerdo preferencial con la CEE que permitía estar parcialmente vinculado al resto de Europa, aunque sin llegar a ser un Estado miembro. Este acuerdo era únicamente económico, no político.

En 1972 se produjo la entrada de Gran Bretaña, Irlanda, Dinamarca y Noruega, aunque solo los tres primeros ratificaron los acuerdos finalmente. La ampliación de la CEE cambió la situación del acuerdo firmado en 1970 y, por ello, España buscó negociar un nuevo escenario que equilibrase la situación en términos tan favorables como cuando se firmó el acuerdo preferencial. Fruto de la insistencia del Gobierno español en 1973 se firmó un acuerdo complementario al tratado de 1970. Sin embargo, la crisis del petróleo de 1973 supuso un nuevo revés, además de volver a dilatar los plazos de cara a incorporar más socios a la CEE. Cabe mencionar que en esos años, además de la crisis económica, la situación política en España no era muy estable puesto que el régimen de Franco entraba en su recta final debido, entre otros acontecimientos, al asesinato de Carrero Blanco, en 1973; los fusilamientos del 26 de septiembre de 1975 y la propia muerte del General Franco en noviembre de ese mismo año. El 22 de noviembre, dos días después de la muerte de Francisco Franco, Don Juan Carlos es proclamado Rey de España (Gortázar 2008, 32). En plena transición el nuevo Gobierno español presentó en 1977 nuevamente la solicitud de acceso a la CEE. Las evasivas dadas por la CEE

para que España no fuese miembro de la CEE se habían basado hasta ese momento en que España no tenía un sistema político democrático. Sin embargo, la aprobación de la Constitución española en 1978 y el establecimiento de un sistema político democrático no fueron requisitos suficientes para que España entrase inmediatamente en la CEE. Hubo que esperar ocho años para que España firmase el Tratado de Adhesión en junio de 1985. Por fin, tras largos años de negociaciones España consiguió ser un Estado miembro de la CEE el uno de enero de 1986.

La integración de España en la OTAN se produjo de una forma similar, aunque en este caso las repercusiones en el desarrollo de la economía española no eran tan importantes, se volvía a mostrar una vez más el aislamiento internacional al que se enfrentó España durante gran parte de la segunda mitad del siglo XX. A pesar de los diversos esfuerzos por parte de los Estados Unidos por intentar que España se integrase en la OTAN, la opinión negativa que tenían los demás socios europeos de la Alianza del régimen de Franco lo desaconsejaba, en tanto, que el Gobierno Franquista no fuese sustituido por un régimen democrático (Powell y Jiménez Redondo 2007, 48). Finalmente, y tras un polémico referéndum, España ingreso en la OTAN en 1982, derribando otra barrera del aislacionismo que favorecía el nuevo perfil de España como país abierto y presente en las grandes instituciones internacionales. Entre los grandes cambios que se produjeron en el mundo, y en España en particular, en este periodo cabe destacar el proceso de descolonización gradual.

A España le afectó este proceso en lo que se refiere a los territorios del Norte de África, especialmente el Sahara Occidental. Marruecos fue incrementando las reclamaciones sobre esta zona a principios de los setenta hasta el punto de forzar una ocupación pacífica de la región a través de la conocida “marcha verde” que se dirigió a ocupar la entonces provincia española del Sahara Occidental. En el llamado Acuerdo de Madrid, firmado en 1975, España tomó la decisión de descolonizar estos territorios, finalizando la evacuación a principios de 1976. A partir de esa fecha los aeropuertos, y el resto de infraestructuras ubicadas en el Sahara, dejaron de formar parte de la red de aeropuertos españoles pasando a ser de titularidad marroquí. De igual manera, en octubre de 1968 Guinea Ecuatorial conseguía su independencia y, por tanto, los aeropuertos ubicados en Guinea dejaban de ser españoles (Maestre Alfonso 1987, 405). Con el fin de no distorsionar las series históricas de tráfico aéreo estos aeropuertos no han sido incluidos en las mismas, aunque fueron aeropuertos españoles en el pasado. Las únicas instalaciones aeroportuarias que mantiene España en África son el aeropuerto de Melilla (incluido en las series históricas) y el helipuerto de Ceuta.

La consecución de una transición política pacífica desde una dictadura hasta una democracia bastante descentralizada permitió a España gozar de una relativa estabilidad, a pesar de las incertidumbres que se generaron a lo largo de la misma, que sirvieron como base para consolidar un Estado democrático que finalizase con el aislamiento internacional y se consiguiese una plena integración en los diferentes organismos internacionales. A su vez, este nuevo entorno favoreció el desarrollo del país desde todos los puntos de vista, ayudando a que España se consolidase como un país plenamente desarrollado, aunque conservando bastante distancia con otros países europeos.

4.2 Desarrollo del sector turístico en España.

En la década de los años setenta diversos factores empezaron a poner de manifiesto la mala y/o nula planificación en el desarrollo de algunas zonas turísticas (Uriel y Monfort 2001, 18–19). Por ejemplo, falta de abastecimiento de agua en algunas localidades mediterráneas, deterioro ambiental, especulación, mal desarrollo urbanístico, etc. A estos factores se deben sumar el desacuerdo en la negociación de los precios con los turoperadores europeos y los efectos causados por la crisis de 1973, agravados por la recaída que supuso la nueva crisis petrolífera de 1979. Todas estas circunstancias, tanto nacionales como internacionales, no se abordaron adecuadamente ya que las autoridades españolas estaban más preocupadas en el proceso de transición democrática, lo cual provocó que el impacto de la crisis internacional llegase con cierta demora a España. Esta situación en el ámbito turístico se tradujo en una constante sustitución de la demanda internacional por la nacional.

El impacto de la actividad turística en el medioambiente empezó a ser una preocupación y fruto de ella se realizó en esta década el primer Congreso Internacional de Ecología y Turismo del Mediterráneo Occidental. A pesar de este congreso, la problemática medioambiental no está entre las primeras preocupaciones de los responsables políticos. En 1974 surgió la Organización Mundial de Turismo (OMT), que estableció su sede en Madrid, reforzando el posicionamiento internacional de España en el sector turístico (Figuroa Pla 1991, 428). La OMT, así como otras organizaciones internacionales de gran repercusión como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), pusieron de manifiesto que el turismo era ya una actividad económica internacional de primer nivel.

Hasta 1977 la política turística la desarrolló el Ministerio de Información y Turismo, reconociéndose la importancia del turismo en la economía española. El proceso de cambio político desde la dictadura a la democracia también se vio reflejado en la política turística, que pasaría en las siguientes décadas a depender de varios Ministerios para su posterior transferencia a las Comunidades Autónomas (CC.AA.), reduciendo la presencia de la Administración General del Estado. El traspaso de competencias de la Administración Central a las CC.AA. se inició a principios de los años 80, finalizándose a lo largo de la década siguiente. Este traspaso originó los primeros conflictos en materia turística entre los diferentes niveles de la administración, proceso que culminó en la transferencia de todas las competencias en materia turística a las CC.AA. excepto la promoción exterior de la imagen turística de España, de la que se encargará la Administración General del Estado.

En los años ochenta se sucedieron varios hitos que marcaron el desarrollo futuro del sector turístico español. Desde el punto de vista publicitario el mundial de fútbol de 1982 fue de gran ayuda para promocionar la imagen de una España democrática (Miralbell Izard 2007, 27). La campaña de publicidad orquestada alrededor de la copa del mundo permitió difundir todos los atractivos turísticos de España a través de los canales internacionales de televisión que retransmitieron el evento. Aunque se esperaba una gran llegada de turistas en 1982, la afluencia fue menor de lo previsto. Sin embargo, el impacto del evento deportivo en la llegada de

visitantes se notó a finales de los años ochenta, años con una gran afluencia de visitantes. Desde el punto de vista de los transportes se realizaron grandes avances, como el incremento de tramos de autopistas o la adaptación del ferrocarril al ancho de vía europeo, requisito técnico fundamental para el desarrollo futuro de los servicios ferroviarios de alta velocidad. Pero sin duda, el hito más importante, y el que más ha favorecido a España, fue la incorporación a la Unión Europea⁴⁹ en 1986, que produjo una liberalización de los precios de los servicios al tiempo que producía un incremento de los costes laborales, todo lo cual influyó al alza sobre los precios turísticos, que aunque restó competitividad, sobre todo mejoró el conjunto de la oferta turística española.

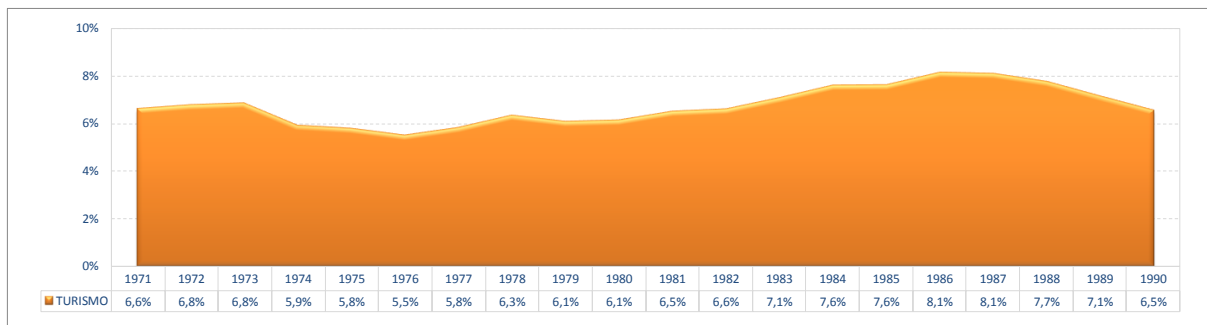
En la década de los años 80 el impacto medioambiental de la actividad turística preocupaba cada vez más en el ámbito internacional, algo constatable en la abundancia de encuentros internacionales que se celebraron en esta década sobre la sostenibilidad del desarrollo turístico. Se pretendía dar respuesta de modo global a los efectos negativos sobre el medio ambiente generados por la industria del turismo incorporando el concepto de desarrollo sostenible en cualquier proyecto turístico. Estos congresos fueron auspiciados tanto por la OMT como por la propia Unión Europea, demostrando la preocupación de las principales instituciones internacionales respecto al cuidado del medioambiente y sus relaciones con el desarrollo de la industria turística.

La evolución del turismo en este periodo vino marcado por la ruptura de la tendencia de los últimos 27 años, en los que la llegada de turistas se fue incrementando anualmente desde 1946 hasta 1973 (Pellejero, 2005). Esta fase de crecimiento continuado llegó a su fin a raíz de la primera crisis del petróleo. A finales de 1973 el alza registrado en los precios petrolíferos condujo a las economías desarrolladas a una fuerte recesión marcada por los altos niveles de desempleo y por una inflación desbocada. Esta primera crisis duró tres años, entre 1974 y 1976, en los que la llegada de turistas descendió. Hay que destacar que en ese periodo en España, además de la crisis económica, se vivía una época trascendental de incertidumbre política tras la muerte de Franco y el proceso de transición hacia la democracia. En los últimos años de la década de los 70 los problemas económicos causados por el nuevo encarecimiento de los combustibles, consecuencia de la guerra entre Irak e Irán, favoreció un nuevo periodo de recesión que afectó de manera notable al turismo español.

Como se ha explicado, durante la década de los años 80 el turismo en España creció enormemente gracias, entre otros, a: (1) la organización del mundial de fútbol de 1982, que ayudó a vender España como destino turístico a nivel mundial, (2) la incorporación a la Unión Europea y (3) la consolidación de la nueva democracia española. Este periodo de expansión duró prácticamente toda la década, y se vio truncado nuevamente por factores exógenos derivados del incremento del precio de los combustibles, como consecuencia de la I Guerra del Golfo Pérsico debido a la invasión de Kuwait por parte de Irak y la posterior intervención armada de EE.UU.

⁴⁹ Comunidad Económica Europea en aquel momento.

**FIGURA 18. APORTACIÓN DEL TURISMO AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1971-1990.
PORCENTAJE DE APORTACIÓN**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Contabilidad Nacional de España Base 86. Principales agregados macroeconómicos (nacional e interior). P.52 Exportación de servicios y P.53 Consumo final en el territorio económico de hogares no residentes. Precios Constantes 1986.

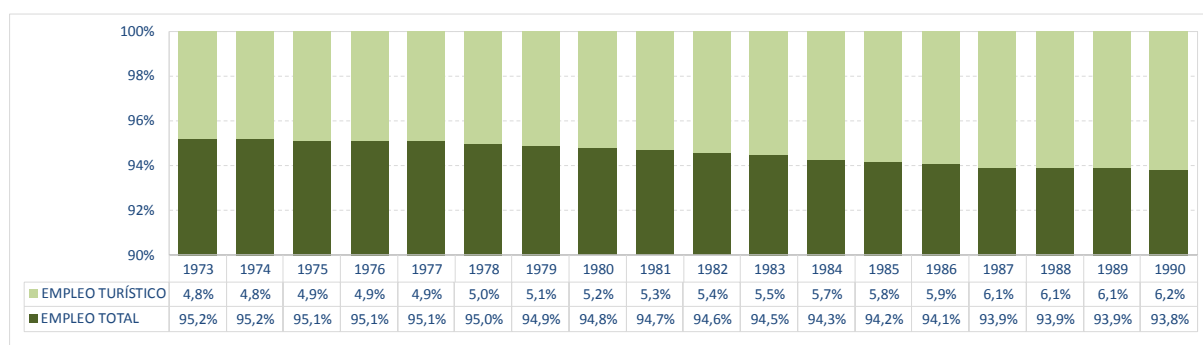
La figura 18 muestra la aportación del turismo al PIB de la economía española entre 1971 y 1990. En este periodo el sector se mantiene entorno al 6,5% aunque con altibajos, ya que en 1976 tan solo alcanzó el 5,5%. Por el contrario, en 1987 registró el máximo llegando a aportar al PIB de España el 8,1%. Estas aportaciones tan dispares se deben, en parte, a los diferentes acontecimientos que se produjeron en esa época. La primera crisis del petróleo de 1973, que provocó una crisis económica por el alza de los precios de los combustibles, supuso una fuerte caída en el número de visitantes originando la primera crisis del sector turístico y el primer descenso en 25 años. La muerte del General Franco, el 20 de noviembre de 1975, generó una situación de incertidumbre política que influyó en la lenta recuperación del número de visitantes. A finales de los años setenta una nueva crisis del petróleo, que volvió a disparar el precio de los combustibles, provocó una nueva caída en el número de entradas de turistas.

La década de los años setenta se enmarca en un contexto de crisis internacional y de incertidumbre política en España que lastra la evolución del sector turístico y, por tanto, su aportación a la economía española fue menor que en la década de los años ochenta en la que el contexto internacional fue mucho más favorable, gracias a la entrada en la Comunidad Económica Europea, entre otros factores, y a la consolidación de un nuevo sistema político democrático después de una transición pacífica desde un régimen dictatorial. Este contexto socioeconómico, tanto nacional como internacional, puso de manifiesto la importancia del turismo para la economía española, ya que en 1986 y 1987 aportaba más del 8% al PIB. Como ya se ha explicado anteriormente, en 1990 el contexto internacional se vuelve a complicar tras la invasión de Kuwait por parte de Irak y el desarrollo de la I Guerra del Golfo Pérsico. Este conflicto vuelve a disparar los precios de los combustibles, generando una situación de incertidumbre internacional que hace que la economía mundial se resienta nuevamente. Estos factores hacen que la llegada de visitantes se reduzca y que el sector turístico reduzca su aportación a la economía española.

El peso del sector turístico en la economía también se puede medir a través de la participación del empleo turístico en el empleo total de España. A pesar de la mala evolución de la economía española y de la llegada de visitantes extranjeros durante los años setenta la participación del empleo turístico en el empleo total no dejó de crecer en este periodo. En 1973 el empleo turístico representaba el 4,8% del

empleo total y, a pesar de la evolución del turismo en esos años, en 1979 habría aumentado hasta un el 5,1%. Esto se debió en gran parte a que la destrucción de empleo que se vivió durante esos años en España afectó en menor medida al sector turístico. Durante los años ochenta, cuando la situación económica fue mejorando, la participación del empleo turístico en el empleo total mantuvo una senda creciente. Así, en 1980 el empleo turístico representaba el 5,2% del empleo total, mientras que en 1990 había alcanzado el 6,2%. Esto es, el empleo del sector turístico, gracias a la gran demanda internacional, soportó mejor el periodo de crisis de los años setenta y generó más empleo durante el periodo de bonanza económica de los años ochenta que el resto de sectores de la economía española. Esto muestra como el sector turístico es un elemento revulsivo para el crecimiento económico puesto que gracias a sus componentes estructurales, crece más que la media en la fase de crecimiento de los ciclos económicos y aguanta mejor la fase de desaceleración, siendo un sector estabilizador para la economía española.

FIGURA 19. PARTICIPACIÓN DEL EMPLEO TURÍSTICO EN EL EMPLEO TOTAL 1973-1990.



Fuente: Elaboración propia a partir de (Uriel y Monfort 2001, 405).

Entre 1964 y 1990 el turismo en España pasó de ser un sector emergente en crecimiento a consolidarse como un sector fundamental para la economía española. La llegada de visitantes internacionales, junto con el alto nivel de turismo nacional, habría consolidado al sector turístico como una fuente de riqueza para España en general y para las zonas costeras en particular. La potenciación de la imagen de España en el exterior, apoyada en los grandes eventos deportivos como la copa del mundo de futbol de 1982 y la adjudicación de la celebración de los juegos olímpicos de Barcelona en 1988, reforzaron todas las campañas de publicidad y representaciones en ferias internacionales para atraer cada año más visitantes internacionales que el anterior. En 1964 visitaron España más de 14 millones de personas mientras que en 1988 entraron en el país casi 54,2 millones de visitantes. Esto significa que España casi cuadruplicó las visitas en este periodo de 27 años a pesar de los altibajos. Gracias al continuo crecimiento en el número de visitas durante este periodo, el sector turístico ha sido capaz de sobrellevar mucho mejor las situaciones de crisis que otros sectores, consolidando su posición en la economía española y afianzando su posición como la mayor industria exportadora del país. Ese crecimiento ha sido posible gracias a la promoción exterior que se ha realizado de los destinos turísticos y a que la infraestructura aeroportuaria se ha desarrollado de manera pareja, permitiendo la llegada de millones de visitantes cada año.

TABLA 5. ENTRADA DE VISITANTES EN ESPAÑA ENTRE 1964 Y 1990

AÑO	VISITANTES	Nº ÍNDICE
1964	14.102.888	100
1965	14.251.428	101
1966	17.251.746	122
1967	17.858.555	127
1968	19.183.973	136
1969	21.682.091	154
1970	24.105.312	171
1971	26.758.156	190
1972	32.506.591	230
1973	34.558.943	245
1974	30.342.871	215
1975	30.122.478	214
1976	30.014.087	213
1977	34.266.755	243
1978	39.970.491	283
1979	38.902.476	276
1980	38.026.816	270
1981	40.129.323	285
1982	42.011.141	298
1983	41.263.334	293
1984	42.931.658	304
1985	43.235.363	307
1986	47.388.793	336
1987	50.544.874	358
1988	54.178.150	384
1989	54.057.562	383
1990	52.044.056	369
Variación Acumulada 1964/1990	269,0%	
Crecimiento Medio Interanual 1964-1990	5,2%	

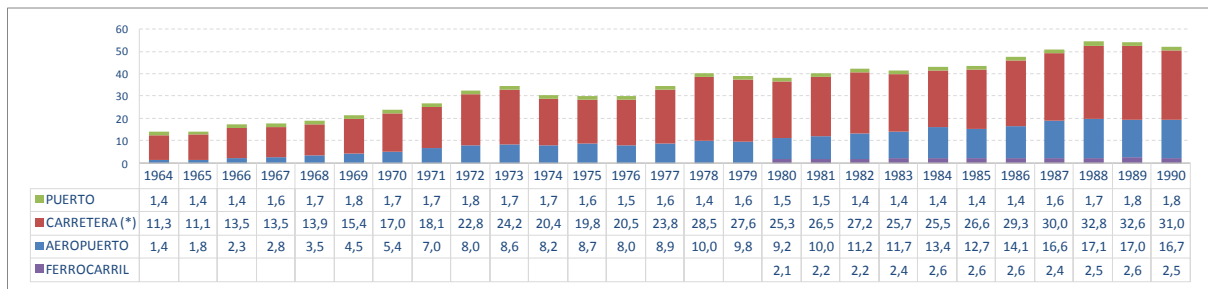
Fuente: Anuario Estadístico de España: (INE 1965), (INE 1973), (INE 1982) y (INE 1991).

La entrada de visitantes internacionales registró un crecimiento medio interanual del 5,2% entre 1964 y 1990, lo que supone que entraban de media un millón y medio más de visitantes cada año respecto al año anterior, consolidando el sector turístico como una de las fortalezas de la economía española. Entre 1964 y 1990 la principal vía de acceso que utilizaron los visitantes internacionales para entrar en España fue la carretera, aunque fue perdiendo importancia relativa. En 1964 el 80% de los visitantes accedía a España por carretera, mientras que en 1990 solo un 60%. Las mejoras de las infraestructuras terrestres, sobre todo tras la integración de España en la Unión Europea, favorecieron este modo de entrada. Los accesos a través del ferrocarril y de los puertos también evolucionaron positivamente a lo largo de estos años, aunque su participación fue muy pequeña respecto a la carretera y los aeropuertos, que en conjunto acapararon más del 90% de las entradas de visitantes en España. Sin duda, la gran vía de acceso que se desarrolló en este periodo fue el aeropuerto. La evolución tecnológica de los aviones y la disminución relativa de los precios en relación a la renta disponible favoreció la explosión del transporte aéreo como medio de transporte de masas. En esta época se impuso el uso del avión a reacción con la aparición los aviones de doble pasillo, poniendo a disposición de las compañías aéreas aeronaves mucho más grandes y con mayor alcance.

Las mejoras de las aeronaves favorecieron un mayor crecimiento, pero la política de construir nuevos aeropuertos y modernizar los existentes seguida en España favoreció que algunas zonas se consolidasen como destinos turísticos de primer orden, gracias a que los diferentes aeropuertos de las regiones costeras facilitaban la llegada de turistas, sobre todo europeos. Aunque la inversión en carreteras fue importante la falta de stock de infraestructuras de transporte favorecía el desarrollo de nuevas instalaciones aeroportuarias en las regiones donde el potencial turístico era muy alto, como fue el caso del litoral mediterráneo y de las islas de los dos archipiélagos españoles. La evolución de las vías de entrada favoreció la llegada de visitantes de países más distantes, con lo que se originó la apertura de nuevos mercados emisores en los que España se iría posicionando a largo plazo. La penetración en nuevos mercados emisores favoreció que el ritmo de visitas se incrementase año tras año, ya que no solamente venían más turistas de los mercados existentes sino que también comenzaban a llegar turistas procedentes de otros países.

Los primeros datos estadísticos que reportan información sobre las entradas de visitantes en España según país de origen se remontan a 1980. Las figuras 20, 21 y 22 muestran la evolución de la entrada de visitantes según la vía de acceso entre 1964 y 1990, mientras que las figuras 23, 24 y 25 lo hacen según el país de origen entre 1980 y 1990. Cruzando la información de estas figuras se puede observar cómo se fue transformando la llegada de visitantes a España. En la década de los años setenta la principal vía de acceso fue la carretera y por ella entraron en España los visitantes de los países más próximos, Francia y Portugal. Los principales países emisores en la actualidad, Reino Unido y Alemania aportaban un porcentaje importante de las entradas de visitantes pero muy por debajo de los registros de Francia y Portugal. Durante los años ochenta comenzó a cambiar la importancia relativa de los principales países emisores de visitantes. En 1980 Francia, Portugal, Reino Unido y Alemania representaban más del 70% y, concretamente, Francia y Portugal acumulaban la mitad de las entradas registradas ese año.

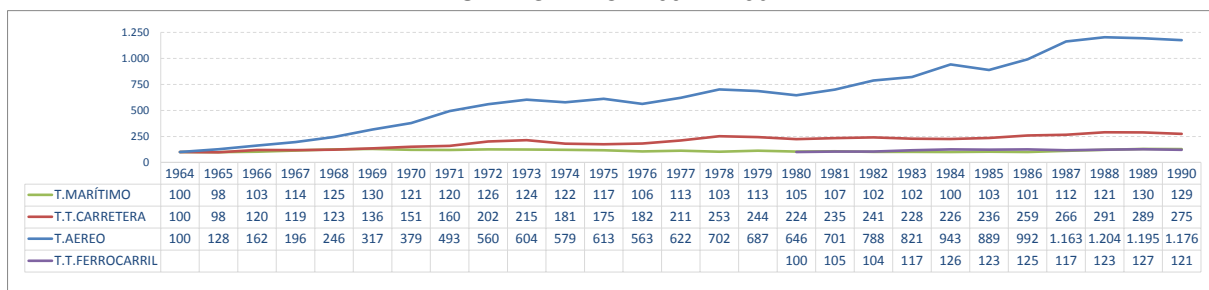
**FIGURA 20. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990.
MILLONES DE VISITANTES**



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1973), (INE 1982), (INE 1991).

Nota 1: Entre 1964 y 1979 el transporte terrestre engloba las entradas por carretera y por ferrocarril. Desde 1980 se distingue entre transporte terrestre por carretera y transporte terrestre por ferrocarril.

**FIGURA 21. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990.
NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964**

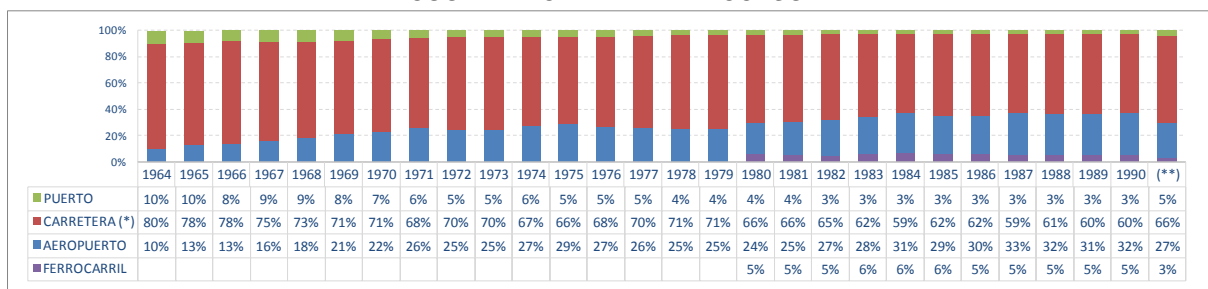


Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1973), (INE 1982), (INE 1991).

Nota 1: Entre 1964 y 1979 el transporte terrestre engloba las entradas por carretera y por ferrocarril. Desde 1980 se distingue entre transporte terrestre por carretera y transporte terrestre por ferrocarril.

Nota 2: El crecimiento medio interanual entre 1964 y 1990 del transporte aéreo fue del 10%, el del transporte por carretera fue del 4%, el del transporte por ferrocarril el 2,2% (1980-1990) y el del transporte marítimo el 1%.

**FIGURA 22. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1964-1990.
CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO**



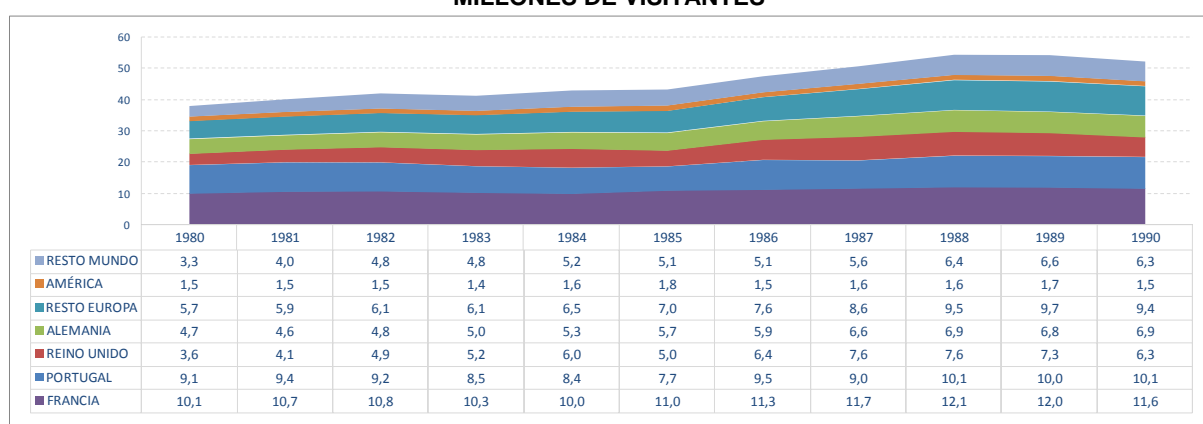
Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1973), (INE 1982), (INE 1991).

Nota 1: Entre 1964 y 1979 el transporte terrestre engloba las entradas por carretera y por ferrocarril. Desde 1980 se distingue entre transporte terrestre por carretera y transporte terrestre por ferrocarril.

(**) Cuota de cada vía de acceso en el total de entradas visitantes 1964-1990.

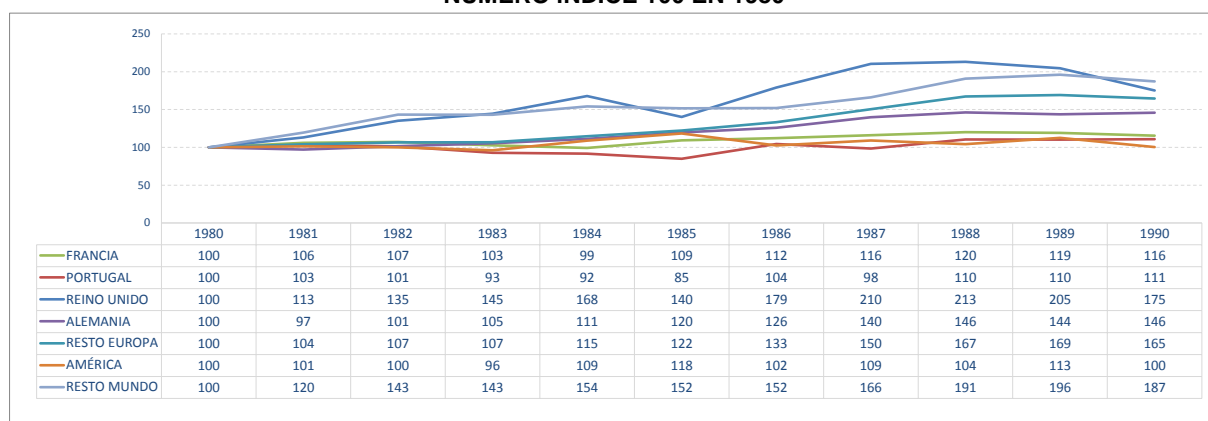
El desarrollo económico de España, favorecido por la entrada en la CEE en 1986, ayudó a que el país se convirtiese en una potencia turística durante este periodo. El desarrollo del transporte aéreo, gracias a la inversión en nuevas infraestructuras durante los años precedentes, favoreció el incremento de entradas de visitantes de países más distantes, como el Reino Unido, que en 1980 representaba el 9%, mientras que en 1990 llegaba al 12%. Si en los años setenta la carretera era la principal vía de entrada y la que registró el mayor crecimiento, en los años ochenta los aeropuertos se convierten en el medio que más crece. El descenso de entradas de visitantes por carretera se debe por un lado al descenso de Francia y Portugal, y a que la evolución del transporte aéreo favoreció el crecimiento de llegadas de visitantes procedentes de países emisores más distantes.

FIGURA 23. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. MILLONES DE VISITANTES



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1991) y (INE 1996).

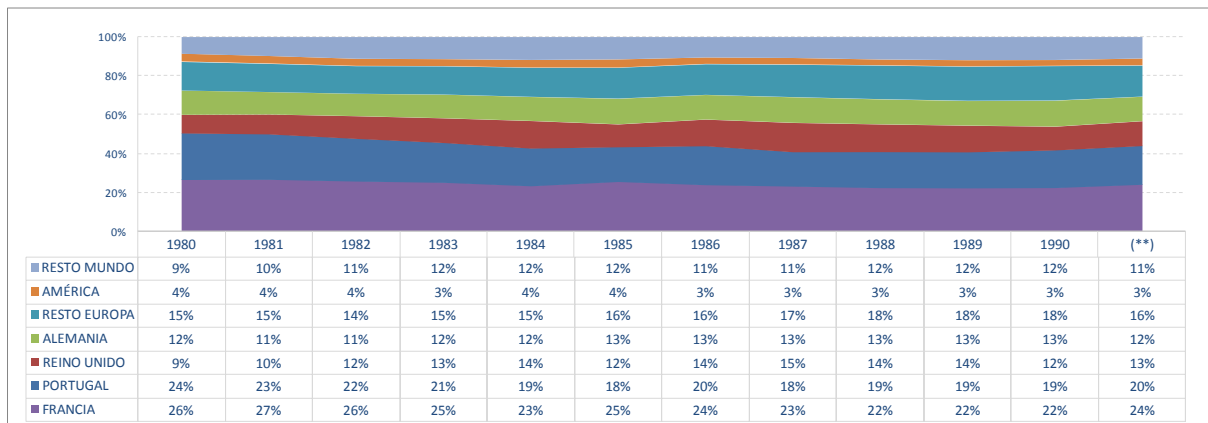
FIGURA 24. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1980



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1991) y (INE 1996).

Nota: El crecimiento medio interanual entre 1980 y 1990 de los visitantes procedentes de Francia fue del 1,5%, el los procedentes de Portugal fue del 1,0%, el los procedentes del Reino Unido fue del 5,8%, el los procedentes de Alemania fue del 3,8%, el los procedentes de países del resto de Europa fue del 5,1%, el los procedentes de los países de América fue del 0,0% y el los procedentes del resto del mundo fue del 6,5%,

FIGURA 25. ENTRADAS DE VISITANTES EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 1980-1990. CUOTA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN



Fuente: Anuario Estadístico de España (INE 1991) y (INE 1996).

(**) Cuota de los principales países de origen en el total de entradas de visitantes 1980-1990.

La promoción de España en el exterior, sobre todo en Europa, gracias a la entrada en la CEE, así como la organización de eventos internacionales de máxima repercusión como la Copa del Mundo de Fútbol en 1982 o los Mundiales de Natación de 1986, ayudaron a mejorar la reputación de España ofreciendo al resto del mundo, y especialmente a Europa, una imagen de España como país moderno y democrático que se había convertido en un destino ideal para pasar las vacaciones y disfrutar del sol y del buen tiempo de la mayor parte de su litoral. Por tanto, la mejora de la imagen internacional de España, así como el desarrollo de infraestructuras de transporte, especialmente los aeropuertos, favoreció la llegada de visitantes procedentes de centro Europa y los países nórdicos, dando paso a nuevos mercados emisores y a nuevas oportunidades para el sector turístico español.

La importancia de la entrada de España en la CEE fue un hecho clave para todo el país, pero especialmente para el desarrollo futuro del sector turístico. Como Estado miembro de la CEE, España pudo participar desde 1986 en todos los foros europeos donde se discutieron las nuevas medidas y políticas económicas que iban a influir sobre el desarrollo económico. A finales de los años ochenta se definió una serie de políticas, que entraron en vigor en los primeros años noventa, y que fueron de especial importancia para el desarrollo del transporte aéreo y del turismo. Por ejemplo, en estos años se aprobó el inicio de la liberación del transporte aéreo comercial, factor clave para la aparición de nuevas compañías aéreas y nuevas rutas que favorecieron el desarrollo del turismo intraeuropeo, el más importante para España (véase Apéndice 3). También durante estos años fue cuando se comenzó a discutir y negociar la entrada en vigor de la zona de libre tránsito de personas entre los Estados miembros de la CEE, que posteriormente finalizaría con la firma del denominado Acuerdo Schengen (véase Apéndice 1). Estos dos grandes avances de finales de los años ochenta fueron clave en la evolución del turismo a lo largo de la década siguiente. La conjunción de políticas de libre tránsito de personas, junto con las de liberalización del transporte aéreo, introdujeron cambios estructurales en el sector turístico puesto que iban a permitir generar nuevos modelos de negocio para las compañías aéreas y una nueva forma de entender el turismo, menos dependiente del paquete vacacional y más tendente a la residencia vacacional.

4.3. De Organismo Autónomo (OAAN⁵⁰) a Ente Público (AENA⁵¹)

Desde 1919, cuando los primeros aeródromos se abrieron al tráfico civil comercial se hizo necesario contar con una organización que llevase a cabo la explotación de los aeródromos y que fuese la responsable de la operatividad de sus instalaciones. A partir de 1927, las Juntas Locales de Aeropuertos se encargaron de la gestión y de la construcción de la infraestructura aeroportuaria, mientras que la Junta Central de Aeropuertos se encargó de la recaudación de los ingresos provenientes de su explotación. Desde 1940, la operativa de los aeropuertos recayó en la Dirección General de Aviación Civil, que asumió las funciones de las Juntas Locales, integrando a su vez a la Junta Central. A partir de 1957, se comenzó a usar de manera oficial la denominación de Organismo Autónomo de Aeropuertos Españoles a raíz de la modificación de las tarifas aeroportuarias realizada ese mismo año, siendo este organismo autónomo el encargado de recaudar y administrar los ingresos procedentes de los derechos aeroportuarios (González-Betes 1996, 140–150).

Entre finales de los años cincuenta y los primeros años de la década de los sesenta se llevó a cabo un proceso de integración y reorganización de las diferentes Cajas y Organismos Autónomos existentes con el fin de mejorar la gestión y el reparto de funciones entre los organismos de la Administración Central. Ese proceso de clasificación y reordenación de entidades públicas afectó al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales (OAAN), finalizando en 1963 con la creación de la Subsecretaría de Aviación Civil. El OAAN pasó a depender de esta nueva Subsecretaría abandonando la Dirección General de Aviación Civil. El OAAN sería el órgano gestor de los aeropuertos españoles hasta la creación de AENA en 1990. El incremento de los servicios que se prestaban dentro de los aeropuertos durante estos años obligaba a buscar nuevas vías de ingresos. Surgió entonces la Tasa de Salida⁵² que gravaba a los pasajeros que utilizaban los aeropuertos españoles para realizar vuelos internacionales, siendo el sujeto pasivo de esta tasa el viajero y estando la compañía aérea obligada a recaudarla al realizarse la salida de los mismos.

El continuo crecimiento del tráfico aéreo a lo largo de la década de los sesenta y setenta incrementó la importancia de la aviación comercial, desde el punto de vista político y económico, ya que fue necesario desvincular la gestión de la aviación civil de la gestión de la aviación militar, para así poder atender adecuadamente las necesidades de las compañías aéreas, fomentando de manera indirecta el desarrollo del turismo en España, que en esos años experimentaba un gran crecimiento. En 1963 se reorganizó el Ministerio del Aire suprimiendo las Direcciones Generales de Instrucción, Aviación Civil, Aeropuertos y Protección de Vuelo que se integraron en la recién creada Subsecretaría de Aviación Civil.

A finales de 1963 se aprobó el primer Plan de Desarrollo Económico (1964-1967) donde se contemplaban fuertes inversiones en los aeropuertos españoles existentes, así como la construcción de nuevas instalaciones asociadas al desarrollo

⁵⁰ Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales.

⁵¹ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

⁵² Creación de la Tasa de Salida. Ley 37. 2 marzo 1963. BOE 5 marzo 1963.

de destinos turísticos en la costa española. Gracias a las inversiones de este plan se construyeron los nuevos aeropuertos de Alicante, Ibiza, Almería, Gerona y Asturias. A lo largo de este periodo (1964-1990) se construyeron ocho aeropuertos nuevos en diferentes ciudades e islas y también se sustituyeron ocho instalaciones aeroportuarias en lugares donde ya existían este tipo de infraestructuras, pero en las que su ubicación y estado obligaba a construir un nuevo aeropuerto que pudiese atender las necesidades de la aviación comercial a reacción y, a la vez, de la floreciente demanda turística. Entre 1982 y 1984 España alcanzó un máximo de 39 aeropuertos abiertos al tráfico comercial, ya que no todos los nuevos aeropuertos construidos en los años precedentes tuvieron garantizada su viabilidad económica, como fue el caso del aeropuerto de la Seo de Urgel, que tras su inauguración en 1982 tuvo que cerrarse al tráfico comercial civil por la falta de operaciones comerciales en esta instalación.

En la tabla 6 se muestran los nuevos aeropuertos construidos en España a lo largo de estos años. Destaca la construcción de 6 aeropuertos que iban a atender zonas peninsulares donde antes no había este tipo de infraestructuras (A Coruña, Murcia, Girona, Almería, Pamplona y Seo de Urgel) y la puesta en servicio de 2 aeropuertos en las islas Canarias, en concreto en la isla de El Hierro, que carecía del mismo, y en la isla de Tenerife, donde se construyó un segundo aeropuerto (Tenerife Sur) manteniéndose ambas infraestructuras operativas hasta la actualidad. Tenerife es la única región turística que posee dos instalaciones aeroportuarias, ya que en otras regiones similares, tanto de los archipiélagos como de la península, se optó por cerrar las instalaciones antiguas una vez estuvieron operativas las nuevas. Como se observa en la tabla 6 en Alicante, Menorca o Fuerteventura, entre otros lugares, la puesta en servicio de los nuevos aeropuertos supuso el cierre de los antiguos. Esta política llevada a cabo atendía a un principio de uso racional de las instalaciones, primando la viabilidad económica de todo el sistema aeroportuario antes que la apertura desorbitada de aeropuertos.

En la figura 26 se observa cómo el desarrollo de nuevos aeropuertos a lo largo de este periodo se llevó a cabo principalmente en zonas de litoral, en especial en la costa mediterránea con la construcción de tres nuevos aeropuertos (Girona, Almería y Murcia) para facilitar la llegada de turistas. También se llevó a cabo la construcción de un nuevo aeropuerto en Menorca, para que las principales islas de Baleares tuviesen una vía de acceso directa al turismo internacional. Destaca especialmente el caso de Canarias, donde el turismo en esta época ya era la primera industria de las islas y, por ello, se construyeron cuatro nuevos aeropuertos (Fuerteventura, Tenerife Sur, La Palma y El Hierro) que favorecieron el desarrollo y la consolidación de este archipiélago como una referencia turística a nivel europeo. En esta época se intentó que todas las islas tuviesen su propio aeropuerto para poder ofertarse como destinos turísticos de primer nivel, en el caso de las islas más importantes, y para garantizar la conectividad de los habitantes, en el caso de las islas más pequeñas. El aeropuerto de Melilla fue el único que se construyó atendiendo a razones puramente geopolíticas, puesto que con la independencia de Marruecos el aeropuerto que anteriormente atendía a esta ciudad quedó situado en terreno marroquí.

TABLA 6. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1964 Y 1990

AEROPUERTOS	AÑO APERTURA
A CORUÑA	1964
MURCIA-SAN JAVIER	1964
GIRONA	1968
ALMERIA	1969
EL HIERRO	1972
PAMPLONA	1972
TENERIFE SUR	1978
SEO DE URGEL (*)	1982
NUEVAS APERTURAS AL TRÁFICO CIVIL	8
ALICANTE	1967 (N)
ASTURIAS	1968 (N)
MENORCA	1969 (N)
FUERTEVENTURA	1970 (N)
MELILLA	1970 (N)
LA PALMA	1971 (N)
FGL GRANADA-JAEN	1972 (N)
VITORIA	1980 (N)
AEROPUERTOS NUEVOS QUE SUSTITUYEN A EXISTENTES	8
TOTAL AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL	39

(*) Cerrado al tráfico comercial en 1984.

Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

La imparable entrada de visitantes había consolidado al turismo como una actividad importante dentro de la economía española en general, y para las regiones costeras en particular. Para ello, se desarrollaron nuevas infraestructuras aeroportuarias que favoreciesen la entrada de visitantes por vía aérea. Entre 1964 y 1990 se construyeron un total de 16 nuevos aeropuertos, por lo que en 1990 en España había 39 aeropuertos abiertos al tráfico comercial civil. Hay que destacar que la mitad de las instalaciones aeroportuarias construidas en este periodo se ubicaron en regiones que no disponían de aeropuerto previo. La otra mitad fueron construidos para sustituir las instalaciones aeroportuarias que se habían quedado obsoletas por el fuerte desarrollo del tráfico aéreo desde su puesta en servicio. De las 16 nuevas infraestructuras aeroportuarias construidas, 12 fueron ubicadas en regiones costeras con el fin de ayudar a potenciar el turismo, enfocado prioritariamente hacía los visitantes que venían buscando sol y playa.

FIGURA 26. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1964 Y 1990



Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

Sólo los aeropuertos de Pamplona, Granada y Vitoria no respondían a intereses relacionados puramente con el turismo, sino con el desarrollo del transporte aéreo como medio de vertebración territorial y mejora de las comunicaciones. El caso del aeropuerto de la Seo de Urgell es anecdótico, puesto que su construcción en un lugar montañoso, que dificultaba enormemente la operativa de las aeronaves, junto a la mala climatología de la zona y la poca demanda que se registró en las diferentes rutas, provocaron que fuese cerrado al tráfico comercial. Esta experiencia negativa, en cuanto a una mala planificación a la hora de desarrollar nuevas infraestructuras aeroportuarias, no será la única. Por desgracia, el fracaso comercial del aeropuerto la Seo de Urgell no fue interiorizado y el OAAN no aprendió la lección respecto a que los aeropuertos no generan demanda de tráfico aéreo por sí mismos, sino que se necesitan diferentes elementos socioeconómicos en una misma región para que el transporte aéreo sea viable y, sobre todo, sostenible en el tiempo. Muchos de los aeropuertos que se construirían en los años siguientes no tuvieron en cuenta criterios económicos y sociales para su sostenibilidad, fruto de esa mala política existen en la actualidad aeropuertos “fantasmas” o aeropuertos deficitarios que lastran el sistema aeroportuario español y de los cuales se hablará en los próximos capítulos de esta tesis. Cualquier modelo de gestión aeroportuaria bien planteado debe ser capaz de garantizar la viabilidad y sostenibilidad de las infraestructuras aeroportuarias que lo integran, impidiendo la apertura de aeropuertos con parámetros de diseño y actividades potenciales que no se corresponden con las necesidades de su área de influencia.

El sector de la aviación y, especialmente el sector aeroportuario, no fueron inmunes al proceso de democratización que se vivió en España durante los años posteriores a la muerte del general Franco. En este sentido en 1977 se llevaron cabo dos reorganizaciones ministeriales que modificaron la estructura orgánica de la aviación civil española. La primera de ellas, en mayo de 1977, se debió a cuestiones de índole militar que perseguían unificar el mando de las fuerzas aéreas, mientras que la segunda, tras la celebración de las primeras elecciones democráticas en más de cuarenta años, fue debida a una profunda reforma de la Administración Central del Estado. Entre las nuevas medidas adoptadas destacaban la creación del Ministerio de Defensa, que englobaría a todos los ejércitos, y la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁵³, en el que se integraría la Subsecretaría de Aviación Civil y todos los centros directivos dependientes de ella que anteriormente pertenecían al Ministerio del Aire. La nueva estructura ministerial llevaba aparejada un reparto de funciones entre los dos nuevos ministerios, Defensa y Transportes (González-Betes 1996, 157–160). El control del tráfico aéreo pasó a formar parte del Ministerio de Defensa, pero este cedía la gestión del espacio aéreo destinado al tráfico civil al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Entre estos ministerios, y de forma conjunta, se llevaría a cabo la planificación de nuevos aeropuertos, redes de ayudas a la navegación y el establecimiento o modificación de las servidumbres aeronáuticas.

Por su parte, el OAAN dependería directamente de la Subsecretaría de Aviación Civil realizando funciones de coordinación, explotación, conservación y administración de los aeródromos públicos civiles. En 1979, el OAAN recibió dos nuevas funciones, por un lado la explotación de las redes de ayuda a la navegación⁵⁴ y, por otro, la integración en el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria⁵⁵. Con estas nuevas funciones el OAAN se encargaría de mucho más que de la mera explotación de los aeropuertos públicos civiles al integrar servicios de navegación aérea y de seguridad del transporte aéreo. Durante los años siguientes, al igual que ocurrió en el resto de la Administración Central, se produjeron nuevos cambios y reorganizaciones ministeriales. En 1981 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones asumió las competencias relativas al turismo y pasó a denominarse Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. En 1982 el primer gobierno socialista reorganizó nuevamente este ministerio, sustituyendo la Subsecretaría de Aviación Civil por la Dirección General de Aviación Civil. Por su parte, el OAAN pasaría a depender de la Secretaría General de Turismo. Estas continuas reorganizaciones ministeriales fueron incrementando poco a poco el peso del OAAN en la gestión de los aeropuertos y las redes de ayudas a la navegación aérea. Por lo tanto, a medida que la Administración General del Estado fue tomando forma, las competencias en materia de transporte aéreo quedaron establecidas entre el ámbito militar y civil, y se implantó una cartera ministerial que iba a englobar todos los transportes. El OAAN fue el organismo que fue asumiendo poco a poco las diferentes competencias en materia aeronáutica que ya no serían competencia militar pero que sin embargo no podían ser asumidas por el nuevo Ministerio civil.

⁵³ Reestructuración de la Administración Central del Estado. Decreto 4 julio 1977. BOE 26 septiembre 1977.

⁵⁴ Funciones de la Subsecretaría de Aviación Civil. Real Decreto 4 abril 1979. BOE 2 mayo 1979.

⁵⁵ Creación del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Real decreto 3 agosto 1979. BOE 2 septiembre 1979.

Durante la década de los años ochenta el transporte aéreo experimentó una transformación cuyos resultados fueron visibles en la década siguiente. La mayoría de estos cambios vinieron impulsados por las directivas emitidas desde la Comunidad Económica Europea. Los aeropuertos españoles en esta época eran incapaces de conseguir la financiación suficiente para acometer las inversiones necesarias que garantizase cubrir la demanda futura, ya que se financiaban vía presupuestos generales, sin poder tener acceso a los mercados de capitales. Su gestión no se parecía en nada a una gestión empresarial y los ingresos eran muy escasos en comparación con otros aeropuertos europeos que funcionan como empresas privadas mucho más ágiles y con mayor calidad en los servicios que ofertaban. Con el fin de adaptar el OAN al nuevo entorno europeo marcado por los futuros procesos de liberalización del transporte aéreo, en 1983 se comenzó a trabajar en la búsqueda de la forma orgánica que permitiese una gestión más ágil y eficiente de los aeropuertos y, a la vez, que fueran autosuficientes desde el punto de vista financiero. Este proceso acabó con la creación de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) en 1991.

Entre 1964 y 1990 el tráfico aéreo en España creció a un ritmo vertiginoso, el tráfico de pasajeros se multiplicó por 11 en este periodo, registrando un crecimiento medio interanual del 9,5% en los movimientos de pasajeros y del 9,8% en los pasajeros transportados, lo que nos indica que el tráfico internacional evolucionó ligeramente mejor que el tráfico doméstico. En la tabla 7 se muestra la evolución del tráfico de pasajeros en España desde 1964 a 1990. Hay que tener en cuenta que la serie estadística se revisó en 1980 y que, por tanto, los criterios variaron a partir de ese año, motivo por el cual se registró un descenso del tráfico. Aún teniendo en cuenta este efecto, en los 27 años analizados en este periodo el tráfico aéreo creció siempre, excepto en 1974 y 1985, tanto en movimientos de pasajeros como en pasajeros transportados. La evolución negativa de 1974 se debió a la mala situación económica generada tras las crisis del petróleo de finales de 1973, mientras que en 1985 se produjo una nueva caída debida al fuerte descenso de la llegada de turistas ingleses que ya suponían una parte muy importante del sector turístico y cuya evolución marcaba la evolución global del sector. Por último, en 1976, el tráfico doméstico evolucionó de manera positiva pero el tráfico internacional, debido a la situación de inestabilidad política tras la muerte de Franco, registró un leve descenso.

Analizando la evolución del tráfico aéreo por décadas se observa cómo entre 1964 y 1970 éste se multiplicó por 3. Estos años estuvieron influenciados por el gran boom del turismo marcando una etapa de gran crecimiento como consecuencia de la llegada masiva de visitantes internacionales a España. A lo largo de los años setenta el tráfico aéreo se multiplicó por 2,5 dejando patente que el turismo y el transporte aéreo eran un sector muy fuerte en España, ya que tras una década muy convulsa con dos crisis económicas sufridas en 1973 y 1978, el proceso de transición política tras la muerte de Franco y la instauración de un sistema político democrático, la actividad aérea y turística se mantuvieron en una senda creciente. A pesar de todos los cambios acaecidos en este periodo la llegada de visitantes internacionales mantuvo una senda creciente que favoreció el desarrollo del transporte aéreo y del turismo. La transición política que se desarrolló pacíficamente fue un factor muy importante que ayudó a mantener un clima de normalidad de cara a la imagen exterior, transmitiendo tranquilidad a los visitantes internacionales durante sus estancias en nuestro país.

TABLA 7. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1964 Y 1990

AÑO	MOVIMIENTOS DE PASAJEROS	Nº ÍNDICE	PASAJEROS TRANSPORTADOS	Nº ÍNDICE
1964	6.952.636	100	4.893.406	100
1965	8.499.251	122	6.109.745	125
1966	9.962.132	143	7.327.581	150
1967	11.680.293	168	8.709.498	178
1968	14.180.684	204	10.632.938	217
1969	17.845.157	257	13.487.497	276
1970	21.884.043	315	16.463.330	336
1971	27.464.423	395	20.981.377	429
1972	31.956.743	460	24.400.149	499
1973	35.700.432	513	26.964.585	551
1974	35.650.157	513	26.631.379	544
1975	38.548.598	554	28.589.660	584
1976	39.190.174	564	28.325.263	579
1977	43.477.666	625	31.336.290	640
1978	49.270.522	709	35.516.753	726
1979	50.186.935	722	36.053.451	737
1980	46.388.835	667	33.179.710	678
1981	46.927.415	675	34.319.861	701
1982	49.482.680	712	36.817.764	752
1983	49.996.478	719	37.601.427	768
1984	51.969.257	747	40.149.396	820
1985	51.416.118	740	39.393.886	805
1986	57.398.777	826	44.071.253	901
1987	63.887.475	919	50.150.501	1.025
1988	69.185.066	995	53.876.689	1.101
1989	71.657.696	1.031	54.712.988	1.118
1990	74.249.753	1.068	55.685.846	1.138
Variación Acumulada 1990/1964	967,9%		1038,0%	
Crecimiento Medio Interanual 1964-1990	9,5%		9,8%	

Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

Fue a partir de este periodo, en el cual el turismo y el transporte aéreo se consolidaron como un pilar básico para el desarrollo económico de España, cuando se hizo imprescindible la realización de análisis de tráfico aéreo diferenciado que sirviese tanto para política de transporte como para política de turismo, ya que aunque hay mucha relación entre ambos enfoques también hay diferencias importantes que se deben de considerar a la hora de definir el modelo de gestión aeroportuario. En las figuras 27, 28, 29, 30, 31 y 32 se muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional (porcentajes y cuota), utilizando de los indicadores que mejor sirven para analizar el tráfico aéreo de pasajeros: por un lado los

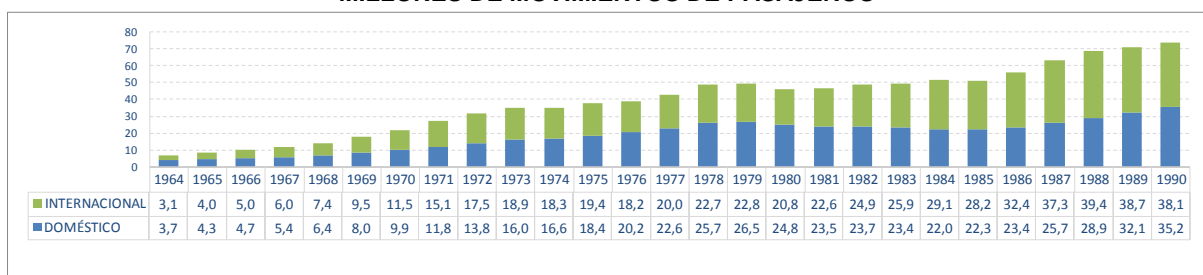
movimientos de pasajeros (política de transporte) y por otro los pasajeros transportados (política de turismo). Entre 1964 y 1990, periodo marcado por la expansión y la consolidación del sector turístico español, el transporte aéreo se convirtió en la principal vía de acceso de los turistas internacionales, aunque las estadísticas existentes no permitieron observar este fenómeno hasta mediados de los años noventa. Durante estos años de crecimiento, el desarrollo de nuevas infraestructuras aeroportuarias se convirtió en un factor clave, tanto para el turismo como para el transporte aéreo, transformando a los aeropuertos en una fuente de desarrollo económico. En este periodo es cuando se debería haber diferenciado entre el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias vinculadas principalmente al turismo internacional, como serían todos los aeropuertos situados en islas o en regiones costeras, donde se estaban desarrollando importantes complejos turísticos, de los aeropuertos destinados a facilitar las conexiones domésticas dentro de España, que por el grado de desarrollo de las infraestructuras terrestres pudieron haber sido necesarios pero cuya viabilidad económica no estaba garantizada en ningún caso, ya bien por la poca población como el poco atractivo turístico de su área de influencia.

De cara a considerar y calibrar la importancia del turismo en el transporte aéreo es fundamental separar los análisis en función del indicador utilizado, ya sean movimientos de pasajeros y/o pasajeros transportados. De esta manera, no es lo mismo decir que en 1964 los pasajeros internacionales suponían el 45% del tráfico total, si utilizamos los movimientos de pasajeros; que decir que los pasajeros internacionales representaban el 62% de los pasajeros transportados en España ese mismo año. Como se puede observar, la diferencia es considerable y según el objetivo que se persiga esta falta de diferenciación puede inducir a error. Además, a lo largo de esta tesis se analizará el impacto de otros medios de transporte alternativos al aéreo, principalmente en las rutas domésticas, pero sin olvidar que algunas rutas internacionales también se pueden ver afectadas por la competencia de modos de transporte. Los servicios ferroviarios de alta velocidad que se empezaron a construir a finales de los años ochenta, que ya estaban operativos en varios países europeos en este periodo, se convertirán en años venideros en una competencia tan grande para el sector aéreo que en muchas de las rutas en las que ambos modos competían el tren acabará por sustituir al avión. Paradójicamente, la planificación de la red ferroviaria de alta velocidad, a diferencia de en otros países europeos, no incluía conexiones directas ni ningún otro tipo de complementariedad con el modo aéreo.

La evolución del turismo en España entre 1964 y 1990 generó un incremento notable de las entradas de visitantes y un crecimiento del modo aéreo. Este cambio estructural en la economía española quedó reflejado en la evolución del tráfico aéreo a lo largo de estos años. Desde ese punto de vista, es decir, a través del indicador de movimientos de pasajeros, el tráfico internacional pasó de suponer el 45% en 1964 al 52% en 1990, observándose cómo iba ganando importancia a medida que el sector turístico mantenía su crecimiento y España se consolidaba como uno de los principales países receptores del mundo. Desde el punto de vista del turismo, es decir, a través del indicador de pasajeros transportados, el tráfico internacional pasó de representar el 62% en 1964 al 68% en 1990, si bien hay que destacar que muchos años alcanzó más del 70% del tráfico total de pasajeros. Es decir, el tráfico aéreo en España se originaba principalmente en conexiones internacionales hacia países europeos como consecuencia de la llegada masiva de visitantes procedentes

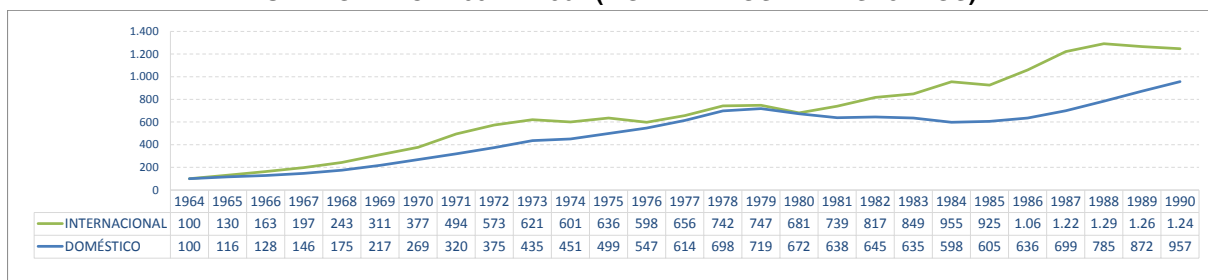
de los mismos. Como se puede observar la importancia del turismo en el transporte aéreo fue clave en España, pero según el indicador utilizado a la hora de analizar el tráfico puede desvirtuarse su peso específico. Este efecto, mostrado anteriormente a nivel global, se acentúa mucho más cuando se realizan estudios detallados sobre aeropuertos concretos en determinadas regiones donde se pone de manifiesto la intensa relación entre transporte aéreo y turismo. Sin embargo, durante estos años apenas se disponen de series estadísticas desagregadas que permitan estudiar la evolución del transporte aéreo y el turismo.

FIGURA 27. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

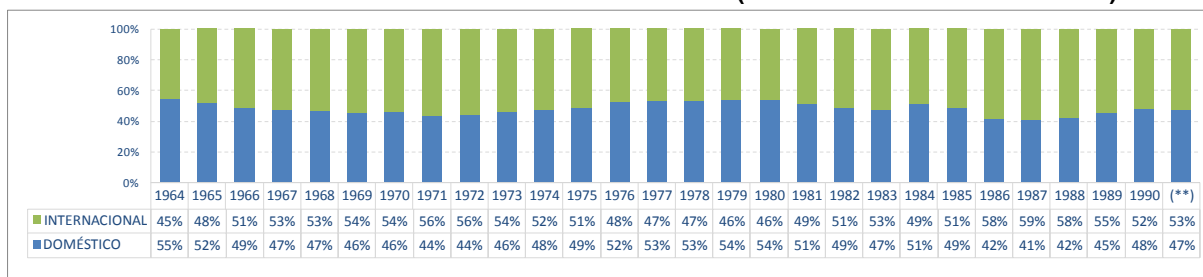
FIGURA 28. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

Nota: Entre 1964 y 1990 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 10,2% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 9,1%.

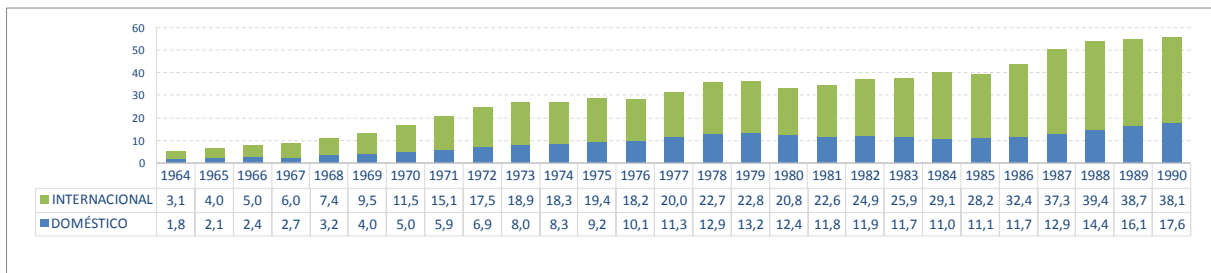
FIGURA 29. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

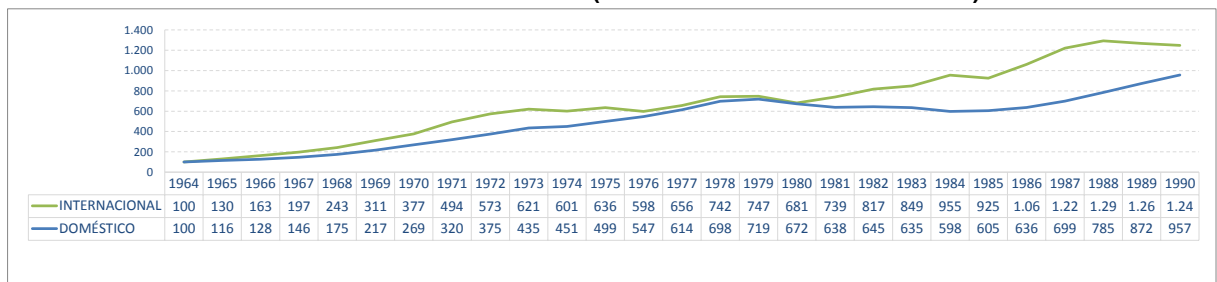
(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1964-1990.

FIGURA 30. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

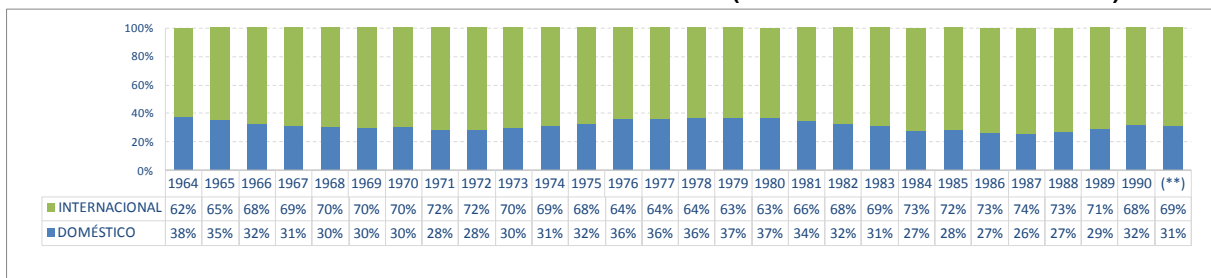
FIGURA 31. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

Nota: Entre 1964 y 1990 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 10,2% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 9,1%.

FIGURA 32. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1964-1990.

En concreto la información sobre los principales países emisores de turistas puede ser fundamental, ya que la evolución de un mercado concreto puede marcar la senda de crecimiento de todo el sector, como sucede en este periodo con el Reino Unido, principal país emisor de turistas hacia España. No disponer de este tipo de información en esta época supuso un gran problema ya que se perdió la posibilidad de mejorar y potenciar el turismo de cada región en función de los principales países emisores, favoreciendo en mayor medida la expansión del sector en esas regiones.

En las figuras 33, 34 y 35 se muestra la evolución, el porcentaje de variación y la cuota del tráfico regular y chárter, respectivamente. El desarrollo del transporte aéreo favoreció el crecimiento del tráfico de pasajeros y, por tanto, el desarrollo del turismo internacional.

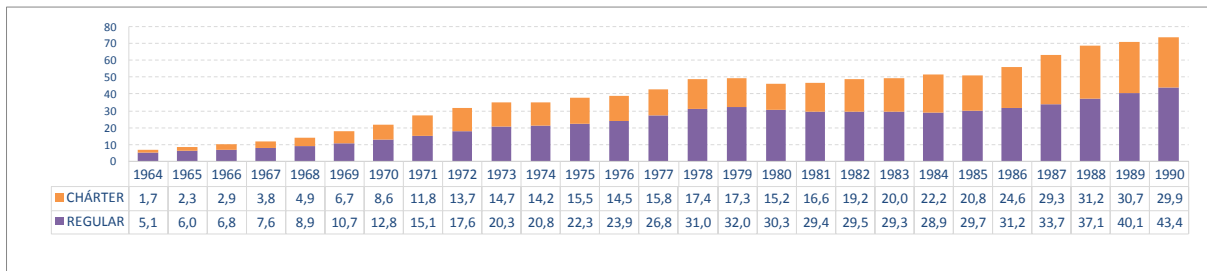
Sin embargo, en los años sesenta, una vez reconstruida Europa e iniciado el proceso de integración hacia un mercado común, la rigidez de los acuerdos internacionales sobre transporte aéreo, como consecuencia de la estructura derivada de la situación de tensión internacional durante la II Guerra Mundial, se convirtieron en un factor limitante para el desarrollo de ambos sectores. En esta época se firmaron diversos acuerdos internacionales con el fin de liberalizar parcialmente el tráfico aéreo, aunque dicha liberalización se limitó a permitir el desarrollo de vuelos no regulares, comúnmente conocidos como chárter. Los vuelos chárter facilitaron el desarrollo de la aviación y permitieron que se convirtiese en el principal medio de transporte utilizado por los turistas. Este tipo de vuelos eran ideales para los desplazamientos turísticos puesto que no están sujetos a restricciones y se programaban en función de los destinos y las temporadas, como es el caso de los vuelos a la costa española durante los meses de verano.

La importancia que este tipo de vuelos tuvo para España se hizo patente a finales de los años sesenta, cuando el tráfico no regular crecía dos veces más rápido que el regular. En esos años fue cuando se produjo el BOOM turístico en España y los vuelos chárter facilitaron el rápido crecimiento de las llegadas de turistas extranjeros a nuestras costas. Este tipo de vuelos que iban plenamente vinculados con el desarrollo del turismo, ya que su forma de comercialización era a través de paquetes vacacionales, tenían una mayor sensibilidad ante situaciones de inestabilidad política y económica como las sucedidas entre 1973 y 1978. Sin duda, el tráfico chárter de pasajeros fue un elemento clave que marcó el desarrollo turístico de esta época y fue muy característico de la misma. A finales de los años ochenta la CEE ya estaba trabajando en una serie de medidas para liberalizar el transporte aéreo en Europa, que supondrían la desaparición de este tipo de vuelos y su sustitución por nuevos formatos de negocio, como los vuelos de bajo coste que marcaran tiempos futuros. Sin duda, este periodo fue la época dorada de los vuelos chárter en Europa, pero aunque este formato de negocio haya perdido representatividad en la actualidad sigue habiendo muchos mercados donde su presencia es muy importante y facilita el desarrollo de nuevos mercados emisores de turistas.

La importancia de los vuelos chárter en España fue tal que en 1964 representaban el 25% del tráfico total, mientras que en 1990 alcanzaron el 41%. En los momentos de mayor crecimiento, los vuelos chárter llegaron a suponer cerca de la mitad del tráfico aéreo. La importancia del tráfico chárter aumenta todavía más cuando el análisis se realiza sobre determinados aeropuertos, sobre todo si estaban situados en regiones turísticas de la costa española, donde este tipo de vuelos llegaron a suponer más de tres cuartas partes de su tráfico. El fuerte desarrollo turístico de las zonas situadas en el área de influencia de este tipo de aeropuertos favorecía la retroalimentación entre transporte aéreo y turismo, propiciando un gran desarrollo para el propio aeropuerto. A mayor desarrollo turístico, mayor número de vuelos chárter, que atraían a más turistas que incrementaban el tráfico aéreo. Este ciclo virtuoso se mantuvo durante muchos años, sin embargo, las crisis económicas y la inestabilidad internacional tuvieron un gran impacto sobre este modelo de

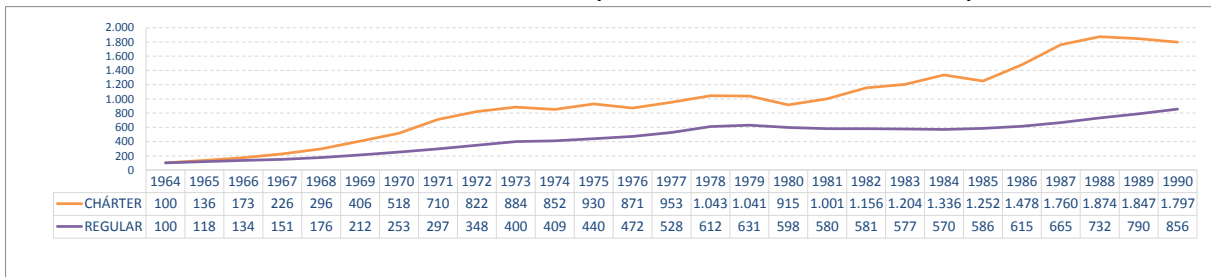
negocio. En 1978, como consecuencia de la crisis derivada del nuevo incremento del combustible, la importancia de los vuelos chárter disminuyó hasta un tercio del tráfico total. Los vuelos chárter, a pesar de ser muy sensibles a la evolución de la economía internacional y a las situaciones de inestabilidad política, ayudaron a consolidar el transporte aéreo como el medio básico para el desarrollo del turismo en España.

FIGURA 33. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

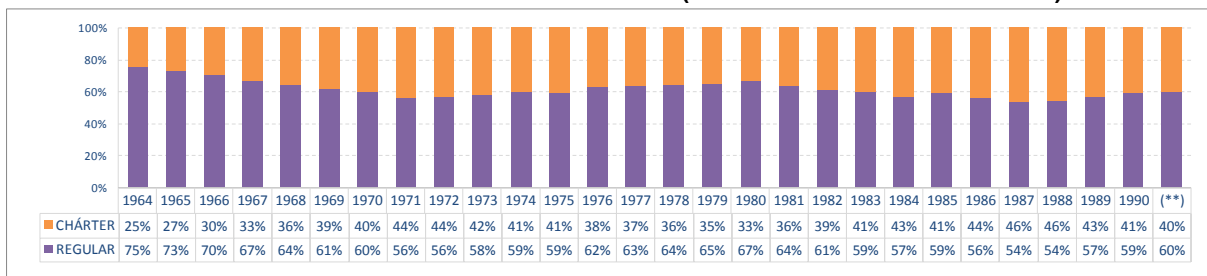
FIGURA 34. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1964 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

Nota: Entre 1964 y 1990 el crecimiento medio interanual del tráfico regular fue del 8,6% y el crecimiento medio interanual del tráfico chárter fue del 11,8%.

FIGURA 35. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1964-1990. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1964-1980, Estadísticas de transportes de la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Estadística. Datos 1981-1990, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España.

(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1964-1990.

5. De la entrada en Europa a la actualidad (1991-2011)

5.1. El milagro económico español y la gran crisis del siglo XXI.

Los años noventa comenzaron con la entrada en vigor de una serie de medidas que supusieron grandes cambios estructurales en el ámbito europeo y que permitieron continuar con la integración de los Estados miembros, dando continuidad a la construcción de una Europa común iniciada décadas atrás. Muchas de las medidas que durante este periodo se pusieron en marcha habían sido aprobadas y definidas a finales de los años ochenta. Todas ellas han favorecido que el sector turístico español viviese un gran desarrollo durante estos últimos años. En el caso de España, este periodo de casi quince años de crecimiento económico continuado está comprendido entre dos grandes crisis económicas. Entre los diferentes hitos que se han sucedido a lo largo de estos años cabría destacar tanto por su repercusión en el turismo como por su impacto en la economía, los siguientes acontecimientos: la firma del tratado Schengen (véase Apéndice 1), la incorporación de España al Euro y la firma del Tratado de Maastricht. Los efectos combinados de estos tres eventos han potenciado el desarrollo de la actividad económica en Europa y, en particular, la actividad turística de España. Pero no sólo estas tres medidas han resultado muy importantes, sino que otras de menor relevancia como la liberalización del transporte aéreo también han favorecido la mejora de las conexiones entre las regiones turísticas españolas y los países emisores.

La firma del tratado Schengen supuso la eliminación de las fronteras dentro de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) que firmaron dicho tratado y la aparición de dos nuevos conceptos para definir a las personas que residen en un país pero que no tienen la nacionalidad del mismo. Por una lado, surge el concepto de “comunitarios”, que serían todas las personas que tienen nacionalidad de un Estado firmante del tratado Schengen; y, por otro lado, el de “extracomunitarios”, para definir a las personas que tienen nacionalidad de países que no son firmantes de dicho tratado (Sánchez Ribas y Franco Pantoja 2005, 21). Gracias a la paulatina adhesión de los países de la Unión Europea a este Tratado los ciudadanos de los principales países emisores, excepto el Reino Unido, pueden acceder a España sin ningún requisito ni presentar ninguna documentación y, además, pueden permanecer todo el tiempo que quieran en nuestro país sin necesidad de obtener ningún tipo de visado para ello. Gracias al espacio Schengen, se desarrollan nuevos tipos de actividad turística no relacionada puramente con el veraneo de sol y playa, que ayuda a repartir la tradicional llegada masiva de turistas en verano a lo largo de todo el año. Es decir, se dan las circunstancias propicias para que muchos jubilados de países del centro y del norte de Europa pasen los largos y fríos inviernos en nuestras cálidas costas. También se favorece un turismo de segunda residencia, ya que muchos europeos han adquirido viviendas en propiedad en España. Este factor ha favorecido el aumento de las conexiones aéreas gracias a la liberalización del transporte aéreo en Europa. Un aspecto negativo de este tratado es la pérdida de información estadística a la hora de contabilizar el número de personas que cruzan

nuestras fronteras. Se ha pasado de tener el dato exacto del número de entradas de visitantes a una estimación del número de turistas que visitan España, basada en la realización de una serie de encuestas.

Como se ha mencionado anteriormente, otro factor importante para el desarrollo del turismo en España fue la incorporación al Euro. Gracias a este hito los europeos que veraneaban en España han dejado de tener que cambiar moneda, lo que facilita la compra de productos y servicios. Como el Reino Unido no se incorporó al Euro los turistas ingleses deben de cambiar libras para adquirir productos y servicios en España. Por ello, el tipo de cambio libra/euro se ha convertido en un aspecto de especial importancia para el desarrollo turístico de las regiones donde más turismo inglés hay, ya que en los momentos en que la Libra está más fuerte que el Euro el turismo inglés repunta y cuando la Libra se deprecia el turismo inglés se resiente. Teniendo en cuenta que el principal país emisor de turistas es el Reino Unido, la evolución en el número de turistas procedentes del Reino Unido puede llegar a afectar la evolución global del sector turístico. La entrada de España en el Euro, previa consecución de los objetivos fiscales definidos por el Tratado de Maastricht, se convirtió en una prioridad para el Gobierno de aquel momento. A finales de los años noventa algunos economistas ya intuían que la integración en la moneda única significaría acatar la política monetaria de Alemania, intuición que el tiempo ha confirmado y que ha marcado gran parte de las decisiones de carácter económico tomadas en España desde el estallido de la actual crisis económica (Collins 1997, 169). Algunos de los principales obstáculos, a los que se enfrentan los economistas para activar e impulsar la economía, se arrastran de esta época, como, por ejemplo, que el principal objetivo de la política monetaria única sea mantener la estabilidad de los precios (Miret, Ruíz y Sabaté 2001, 168).

Los requisitos establecidos en el Tratado de Maastricht pudieron ser adecuados para guiar el proceso de creación de la unión monetaria pero no quedaban muy claros cuales iban a ser los efectos sobre la economía real, especialmente sobre la tasa de desempleo (Colino Sueiras y García Sánchez 1998, 20). De hecho, a pesar de la unión bancaria y monetaria muchas economías europeas, y especialmente la española, donde la tasa de paro ha alcanzado niveles nunca vistos anteriormente, están sufriendo las consecuencias de esta imprecisión. Aun así, la intención de la unión monetaria era dar un paso más hacia una unión mucho más amplia y global que no ha sido realmente apoyada por los gobiernos europeos de los últimos años, lo que dificulta enormemente la toma de decisiones. La suma de los pequeños defectos de la unión monetaria junto con la falta de liderazgo hacia una mayor integración de los Estados miembros han formado un tablero de juego que cuando la situación económica fue favorable no supuso ningún problema pero que cuando estalló la crisis financiera se convirtió en impensable. Por desgracia, a día de hoy todavía no hay un calendario claro que cree certidumbre y, sobre todo, que defina fechas o periodos concretos para que entren en vigor las siguientes fases de creación de una verdadera Unión Europea.

El principal problema al que se enfrenta la actual Unión Europea en general, y España en particular, es que la crisis financiera mundial que estalló a mediados de 2007 y que ha perdurado hasta 2013, no mejora en la zona euro, por más que el Banco Central Europeo garantice la estabilidad de los precios. Esta circunstancia ha puesto de manifiesto las deficiencias tanto en la gobernanza de la zona euro como en la arquitectura del marco regulador y supervisor de la misma (Beblavý, Cobham,

y Ódor 2011, 81). El problema adicional que han sufrido muchos países europeos, entre ellos España, es que la crisis no se vio venir. Los Gobiernos de ese momento tampoco asumieron la importancia de la misma y hubo que llegar a rescatar países como Grecia, Irlanda y Portugal. Tras más de una década de crecimiento para la zona euro y para Europa en general, ni la Unión Europea ni muchos países han sabido cómo reaccionar. Además, ciertos países europeos han salido favorecidos de la coyuntura actual, por lo que han ralentizado e impedido que se tomasen decisiones de calado, en un tiempo más o menos razonable, que facilitase una pronta salida de la situación de crisis (Pisani-Ferry 2012, 53).

Este contexto reciente, que afecta a toda Europa en general, y muy profundamente a España en particular, ha dejado a las economías periféricas, y a algunas centro europeas, en una mala situación. Alemania y los países nórdicos, han sido los países que mejor han sobrellevado esta crisis, ya que su ciclo económico se ha visto favorecido por el actual marco regulatorio de la zona euro. El problema en España se acentuó por el riesgo de quiebra del Estado, tanto de la Administración General como de las Administraciones Autonómicas y Locales, que vieron descender sus ingresos por la caída de la actividad económica sin saber ponerle remedio. Otro problema grave ha sido el desproporcionado incremento del paro, a diferencia de otros países donde la actividad económica descendía a mayor ritmo pero no se destruían tantos empleos como en España. El origen de la situación actual se debe al desequilibrio de las cuentas públicas y del mercado de trabajo que se produjo como consecuencia de una etapa de BOOM en el sector de la construcción, tanto residencial como de obra pública, favorecido además por unos bajos tipos de interés que fomentaron el endeudamiento público y privado para llevar a cabo un gran volumen de viviendas e infraestructuras de transportes.

Sin embargo, en una coyuntura tan negativa la llegada de turistas internacionales a España ha mantenido una senda creciente, mes tras mes y año tras año, que ha ido marcando nuevos records históricos, tanto en el número de entradas como en el volumen de gasto generado por el turismo. Si además tenemos en cuenta el enorme stock en infraestructuras en general, y de instalaciones aeroportuarias en particular, se dan las circunstancias idóneas para poder convertir parte de las debilidades actuales de la economía española en las mayores fortalezas de la misma. Hay que considerar que las transformaciones del modelo de crecimiento económico basado en la construcción tienen que dar paso a uno basado en la inversión privada. Estas circunstancias favorecen que el turismo sea considerado, una vez más, como un sector de vital importancia para la economía española, al que hay que seguir apoyando y potenciando.

Las políticas económicas que se lleven a cabo en el futuro no pueden permitir que el exceso de inversión ni el endeudamiento desproporcionado del pasado lastren la evolución a futuro del sector turístico español. Por eso, es necesario que el sistema de gestión aeroportuaria sea sostenible, rentable, competitivo, que ayude a desarrollar el transporte aéreo y a favorecer el atractivo de España como destino turístico. No se pueden permitir incrementos desproporcionados de las tasas aeroportuarias para contrarrestar ampliaciones innecesarias de terminales o la construcción de nuevos aeropuertos que no tienen viabilidad económica, ni presente ni futura, que actúen negativamente sobre la demanda turística restando capacidad de crecimiento para el sector.

5.2. Especialización turística en España.

Entre 1991 y 2011 el turismo en España ha evolucionado positivamente, al igual que en los periodos anteriores. Sin embargo, la aparición de nuevos destinos turísticos en Asia, Centroamérica y, sobre todo, en los países africanos de la cuenca Mediterránea, con los que España tendrá que competir, hace necesario impulsar la renovación del tradicional turismo de sol y playa hacia otros tipos de turismo más diferenciados que permitan seguir atrayendo a turistas de todo el mundo, especialmente a los europeos. Otro de los factores que ha estabilizado el desarrollo del turismo ha sido la entrada de España en el Euro, que ha eliminado, al menos en parte, los problemas cambiarios. España lleva siendo muchos años un país de referencia en el sector turístico internacional, como uno de los principales receptores tanto en la cuenca del Mediterráneo como a nivel global. Por ejemplo, en 1998 visitaron nuestro país 43,4 millones de turistas. Ese mismo año en España se ofertaron 1,2 millones de plazas hoteleras que representaban el 13,4% de la oferta hotelera de Unión Europea, el 10,4% del total de Europa y el 6,5% de la oferta hotelera mundial (Uriel y Monfort 2001, 24). Estos datos situaban a España como el tercer país con mayor densidad turística. Los datos de la OMT para ese mismo año revelaban que España poseía el 6,7% de la cuota mundial de ingresos turísticos y el 7,5% de las llegadas internacionales de viajeros. Estos datos corroboraban que España a finales del siglo XX ya era uno de los principales destinos a nivel global. Esta tendencia creciente se mantiene durante todo el periodo, alcanzando en 2011 los 56,7 millones de turistas.

Los primeros años de este periodo están muy influenciados por la celebración de grandes eventos internacionales con gran repercusión e impacto para el turismo español. España consiguió una gran proyección internacional en 1992 gracias a la sucesión de diferentes eventos y del quinto centenario del descubrimiento de América (Crespo MacLennan 2004, 293). En 1992 España organizó una Exposición Universal en Sevilla, se celebraron unos Juegos Olímpicos en Barcelona y la ciudad de Madrid fue elegida capital cultural de Europa. A esto se unieron todos los actos de celebración de los quinientos años del descubrimiento de América. España era uno de pocos países europeos que aún no había acogido unos Juegos Olímpicos y gracias al éxito de Barcelona 92 mostró al mundo su capacidad e idoneidad para llevar a cabo la organización de eventos internacionales de gran magnitud. La buena imagen de España, que la televisión internacional difundió, ayudó a mejorar aún más la proyección internacional y favoreció la llegada de gran número de turistas en los años siguientes.

La Exposición Universal de Sevilla en 1992 (Expo 92) fue el nexo de unión entre la celebración de una feria mundial y los actos de celebración del quinto centenario del primer viaje de Colón a las Américas (Maddox 2004, 3). Los casi seis meses que estuvo abierta al público la Expo 92 supusieron una gran plataforma publicitaria para vender al mundo todas las cualidades de España, como una joven democracia próspera integrada en una nueva Europa más unida y cooperante, así como un país pujante con modernas infraestructuras donde los inversores internacionales podrían invertir con total seguridad. Entre todas las virtudes de España que se mostraron en el ámbito internacional, destacó la modernización de las infraestructuras de transportes llevadas a cabo para todos los eventos

celebrados en 1992, desde las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona y Sevilla hasta la inauguración del primer tren de alta velocidad entre las ciudades de Madrid y Sevilla.

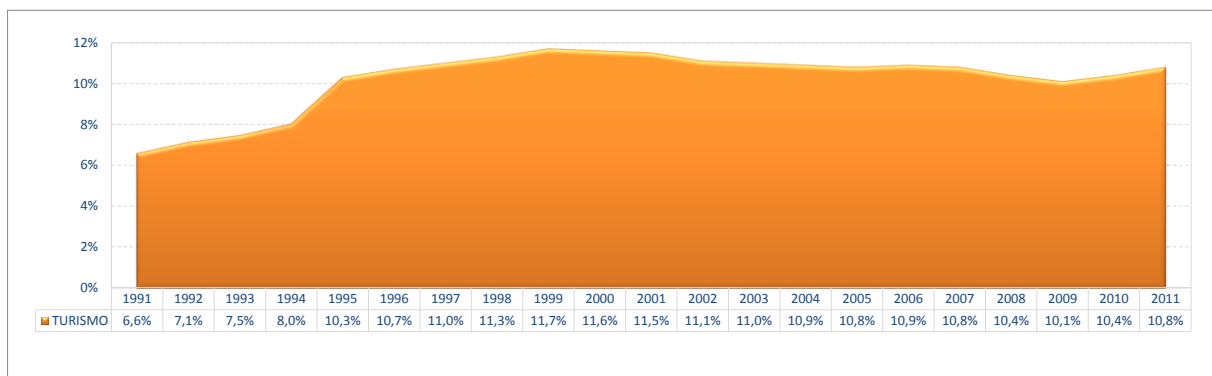
Los grandes eventos de proyección internacional comentados anteriormente ayudaron a romper la tendencia negativa acumulada entre 1989 y 1991. La I Guerra del Golfo Pérsico, como consecuencia de la invasión de Kuwait por parte de Irak encareció muchísimo el precio del petróleo afectando negativamente a la economía global y al turismo español. A este hecho hay que añadir la inestabilidad política que en aquel momento se vivía en Europa. En 1989 desaparecía el muro de Berlín y llegaba la reunificación de Alemania, pero en ese periodo también desaparecieron los regímenes dictatoriales de Europa Oriental, incluida la URSS. La llegada de turistas a España también se vio afectada negativamente por la creciente competencia proveniente de los países del norte de África. A partir de 1992, gracias a la Expo de Sevilla y a las Olimpiadas de Barcelona, junto con el inicio de la Guerra de los Balcanes y los problemas de seguridad de Egipto y Turquía comenzó un nuevo periodo de crecimiento en las llegadas de turistas que solo se truncó en 2008 debido a la crisis económica que afectó a toda Europa (Bayón Mariné 1999). Probablemente los eventos internacionales de 1992 son los que mayor repercusión hayan tenido en este periodo, pero no fueron los únicos eventos importantes que España ha acogido durante estos años y que han servido como plataforma publicitaria para vender la imagen de España internacionalmente y seguir atrayendo turistas. Así, en 2008, se celebró en la ciudad de Zaragoza una nueva Exposición Internacional, mientras que Valencia fue la sede donde se celebraron en 2007 y en 2010 dos ediciones de la Copa América de Vela, competición considerada como el tercer mayor evento deportivo a nivel mundial tras unas olimpiadas y unos mundiales de fútbol. Durante estos años han sido numerosísimos los diferentes eventos deportivos y culturales que se han organizado a lo largo de la geografía española con el fin de aumentar y diversificar la oferta de ocio para el turismo, especialmente para atraer turistas internacionales. Todos los eventos que se celebran cada año en España ayudan a consolidar la fortaleza y la importancia del sector turístico.

Por ejemplo, las fallidas candidaturas presentadas por Madrid, a principios del siglo XX, para intentar celebrar unos Juegos Olímpicos, así como la promoción (también fallida) de mega complejos de ocio y casino al estilo de Eurovegas, también en Madrid, iban encaminadas a potenciar la imagen exterior de Madrid para fortalecer su posición como centro turístico de primer nivel internacional. Se buscaba aprovechar las nuevas infraestructuras desarrolladas al amparo de este tipo de proyectos para diversificar la oferta turística, hacerla más amplia y atraer a nuevos turistas. No es de extrañar que tanto las candidaturas a los Juegos Olímpicos como el proyecto de Eurovegas, entre otros, se apoyasen en la ventaja que tiene Madrid de contar con un gran aeropuerto, ampliado recientemente, que favorece y facilita la llegada masiva de turistas internacionales.

En 2011 el turismo aportó a la economía española casi el 11% del PIB, un dato que pone de manifiesto la importancia de este sector. La aportación del turismo al PIB ha ido en aumento desde 1990 hasta 2011, aunque es en 1999 cuando se registra la mayor aportación. Ese año la actividad turística supuso el 11,7% del PIB de España y, aunque ha ido descendiendo ligeramente, su aportación nunca ha bajado del 10%. Hay que tener en cuenta que la serie estadística que nos da la información sobre la aportación del turismo al PIB ha sido revisada y modificada

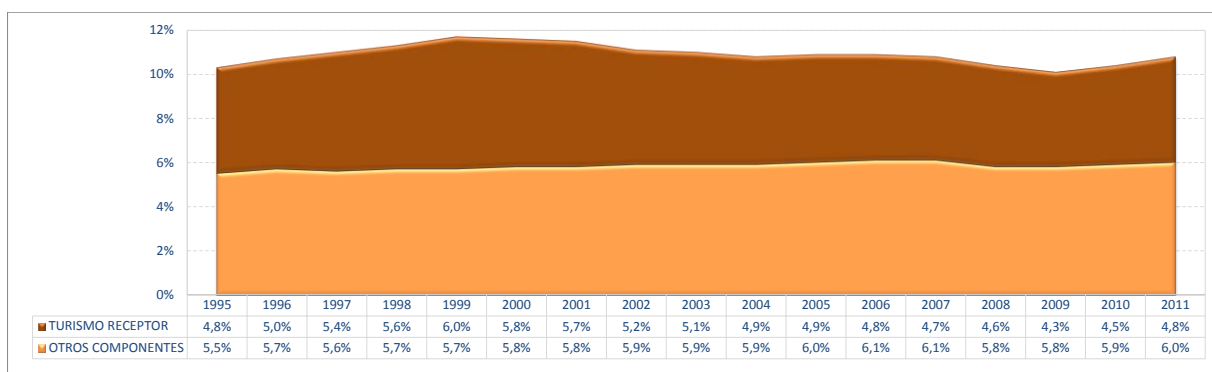
hasta cuatro veces en los últimos 21 años, por tanto no se dispone de una serie estadística común que nos permita hacer una comparativa durante todo este periodo. Hay que destacar que entre 2000 y 2007, periodo marcado por el gran crecimiento del sector de la construcción, en pleno BOOM inmobiliario y de obra pública, la aportación del turismo al PIB sufrió un leve retroceso aunque estuvo siempre en el entorno del 11%. Entre 2008 y 2011 la gran caída de la demanda turística, tanto nacional como internacional, hizo que en 2009 se registrase la aportación más baja de los últimos 14 años.

FIGURA 36. APORTACIÓN DEL TURISMO AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1991-2011. PORCENTAJE DE APORTACIÓN



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Datos 2008-2011. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Base 2008. Serie contable 2008-2010. Datos 2000-2007. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Base 2000. Serie contable 2000-2009. Datos 1995-1999. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 1995-2003. Datos 1991-1994. Contabilidad Nacional de España Base 86. Principales agregados macroeconómicos (nacional e interior). P.52 Exportación de servicios y P.53 Consumo final en el territorio económico de hogares no residentes. Precios Constantes.

FIGURA 37. APORTACIÓN DEL TURISMO RECEPTOR AL PIB DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA 1995-2011. PORCENTAJE DE APORTACIÓN DEL TURISMO RECEPTOR



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Datos 2008-2011. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Base 2008. Serie contable 2008-2010. Datos 2000-2007. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Base 2000. Serie contable 2000-2009. Datos 1995-1999. Aportación del turismo al PIB de la economía española. Precios Corrientes. Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 1995-2003.

La aportación del turismo se desglosa entre la aportación del turismo receptor⁵⁶ y el resto de componentes⁵⁷. En este sentido, la aportación del turismo receptor al PIB de la economía española se ha situado en torno al 5%. 1999, año en el que turismo receptor aportó el 6% del PIB, fue el mejor de la serie frente a 2009, año en el que el turismo receptor solo aportó el 4,3% del PIB. A pesar de esta evolución, muy marcada por la situación económica internacional, el turismo receptor es una fuente de riqueza que impulsa la economía de España en general, y la de los archipiélagos y las regiones costeras del Mediterráneo en particular. Los otros componentes del turismo aportan en torno al 6% del PIB, con una evolución bastante lineal a lo largo de los últimos años. Esta aportación del turismo al PIB de la economía española se traduce en un gran número de empleos generados.

La tabla 8 muestra la evolución del número de ocupados en España por rama de actividad, según los datos publicados en la Encuesta de Población Activa. Al no haber un indicador exacto que ofrezca el dato de ocupados y/o empleados en el sector turístico utilizaremos el indicador de ocupados en hostelería como aproximación para medir el volumen de empleo que se genera gracias al turismo, teniendo en cuenta que no todos los empleos de la hostelería se desarrollan gracias al mismo y que hay una serie de empleos que se generan gracias al turismo que no están incluidos en hostelería. Debido a la evolución económica vamos a analizar la evolución de los ocupados en hostelería en dos sub-periodos, por un lado 1991-2007, donde se ve reflejado el comportamiento del empleo durante los años de bonanza económica y, por otro, 2008-2011 donde se refleja el impacto de la crisis económica en el empleo.

En 1991 había en España 13,1 millones de ocupados de los cuales 0,7 lo eran en hostelería, es decir, en ese año el 5,3% de los ocupados en España trabajaban en hostelería. Entre 1991 y 2007 el número de personas ocupadas en España aumentó 7,3 millones alcanzando los 20,4 millones de ocupados, de los cuales más de 0,7 millones fueron nuevos ocupados en hostelería, es decir, el 10% de los nuevos ocupados en este periodo lo hicieron en hostelería. Dicho de otro modo, el número de ocupados en hostelería creció a mayor ritmo que el conjunto de las restantes actividades económicas. Gracias a este mayor crecimiento, el número de ocupados en hostelería pasó de suponer el 5,3% de los ocupados de España en 1991 a representar el 7,0% en 2007. Esta evolución nos indica que cuando la economía en general evoluciona positivamente el sector turístico español se convierte en un generador de empleo para la economía.

En 2008, año que se puede considerar como el año en el que estalló la crisis económica en España y en Europa, había 20,3 millones de ocupados en España, de los cuales 1,5 millones estaban ocupados en la hostelería, es decir, el 7,2%. Entre 2008 y 2011, años donde la destrucción de empleo y la virulencia de la crisis económica han sido muy fuertes, el número de ocupados en España se redujo en 2,2 millones de ocupados, esto es, en cuatro años se pasó de 20,3 millones de ocupados a 18,1 millones. Sin embargo, el número de ocupados en hostelería se mantuvo prácticamente constante perdiendo sólo 60.000 ocupados en estos cuatro años.

⁵⁶ Consumo efectuado por los visitantes no residentes como resultado de sus viajes a España (y proporcionado por residentes).

⁵⁷ Consumo turístico de los hogares residentes, gasto en consumo de las Administraciones Públicas con finalidad turística y formación bruta de capital fijo vinculada al turismo.

TABLA 8. OCUPADOS EN ESPAÑA POR RAMA DE ACTIVIDAD 1991-2011

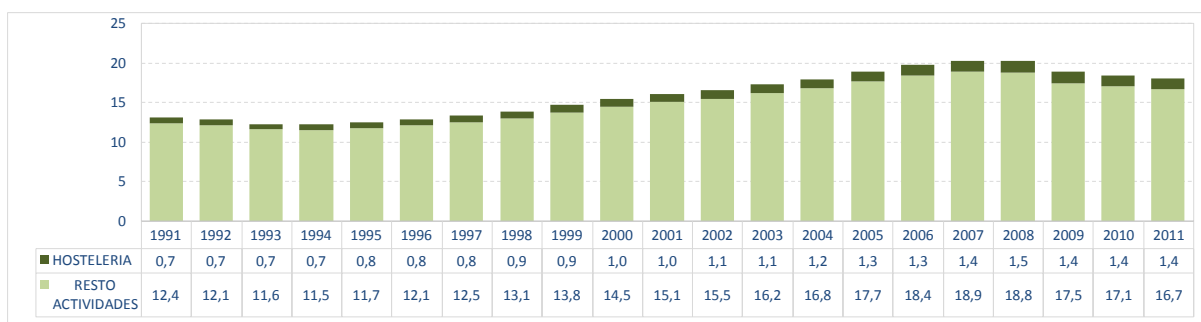
AÑO	ESPAÑA	Nº ÍNDICE	HOSTELERIA	Nº ÍNDICE
1991	13.057,1	100	692,6	100
1992	12.822,3	98	677,9	98
1993	12.293,8	94	682,1	98
1994	12.207,6	93	738,0	107
1995	12.512,1	96	788,0	114
1996	12.871,5	99	789,6	114
1997	13.345,6	102	823,5	119
1998	13.904,2	106	852,6	123
1999	14.689,8	113	923,2	133
2000	15.505,9	119	1.003,6	145
2001	16.146,3	124	1.023,5	148
2002	16.630,3	127	1.102,1	159
2003	17.296,0	132	1.136,9	164
2004	17.970,9	138	1.200,5	173
2005	18.973,0	145	1.272,6	184
2006	19.748,0	151	1.348,9	195
2007	20.356,0	156	1.429,8	206
2008	20.257,6	155	1.452,5	210
2009	18.888,0	145	1.421,2	205
2010	18.456,5	141	1.370,3	198
2011	18.104,6	139	1.392,0	201
Variación Acumulada 2011/1991 - 2011/1993	38,7%		101,0%	
Crecimiento Medio Interanual 2011/1991 - 2011/1993	1,6%		3,6%	

Fuente:

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de población activa. Ocupados por sexo y rama de actividad.

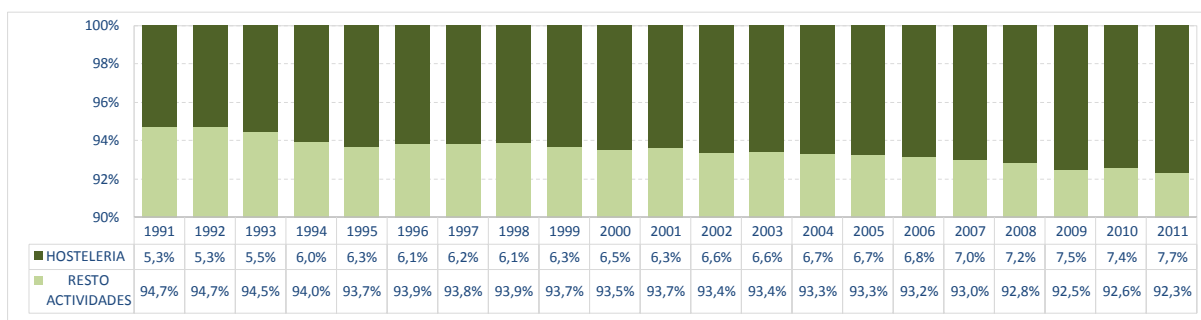
De este modo, en estos cuatro años de crisis económica el sector turístico ha mantenido su volumen de ocupación ganando importancia porcentual sobre otros sectores. En 2008, al inicio de la crisis económica, los ocupados en hostelería representaban el 7,2% de los ocupados de la economía española. Cuatro años de crisis después, en 2011, el número de ocupados en hostelería representaba el 7,7% del total. Este aumento de cuota de la hostelería se debe fundamentalmente a que la evolución del turismo internacional ha permitido mantener un volumen similar de ocupados, pero sobre todo a que la destrucción de empleo que se ha producido en el sector de la construcción ha sido enorme y ha generado un efecto de arrastre en otros sectores. La importancia del turismo internacional reside principalmente en su papel como estabilizador del sector turístico español, ya que al provenir de distintos países emisores es menos probable que haya una gran crisis económica que afecte a todos ellos a la vez, lo que favorece el mantenimiento de un nivel de actividad suficiente en el sector turístico como para no tener que reducir el número de ocupados.

**FIGURA 38. OCUPADOS EN HOSTELERIA 1991-2011.
MILES DE PERSONAS**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de población activa. Ocupados por sexo y rama de actividad.

**FIGURA 39. CUOTA DE OCUPADOS EN HOSTELERIA 1991-2011.
PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE OCUPADOS EN ESPAÑA**



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de población activa. Ocupados por sexo y rama de actividad.

La importancia económica del turismo para la economía española no solo reside en su capacidad de crear empleo sino que, también es muy importante por ser un factor corrector de la balanza por cuenta corriente española. El turismo, desde sus inicios en los años sesenta, se ha considerado como una gran fuente de divisas internacionales que han ayudado a financiar el desarrollo económico de España. De hecho, este fue uno de los principales motivos por los que el Gobierno de Franco, sin llegar a vislumbrar todo el potencial económico que podría dar de sí el turismo, tomó la decisión de impulsar este sector para que se convirtiese en la mayor fuente de entrada de divisas de la economía española. La tabla 9 muestra la evolución de la balanza de ingresos y pagos turísticos entre 1990 y 2011. En este periodo el saldo turístico ha sido muy positivo, incrementándose año tras año hasta triplicar en 2011 el saldo turístico de 1990. En los últimos veintiún años el saldo turístico ha registrado un crecimiento medio interanual del 6,2%, ayudando a financiar el resto de partidas deficitarias de la balanza de pagos. En suma, el saldo turístico positivo, así como su evolución creciente a lo largo de este periodo, ha servido para compensar durante todos estos años el desequilibrio estructural de la balanza comercial. Este desequilibrio es fruto del déficit comercial que se genera, entre otras cuestiones, porque España tiene una gran dependencia energética, concretamente de recursos energéticos fósiles que deben ser importados. El aporte positivo a la balanza de pagos junto con el impacto en la creación de empleo

convierten al sector turístico en un sector estratégico para el desarrollo de la economía española y, por tanto, las decisiones que se tomen en materia económica deben de considerar posibles efectos sobre este sector.

TABLA 9. SALDO DE LA BALANZA DE INGRESOS Y PAGOS TURISTICOS. 1990-2011

AÑO	Millones de euros	
	SALDO TURÍSTICO	Nº ÍNDICE
1990	8.709,1	100
1991	9.121,9	105
1992	10.211,8	117
1993	11.478,7	132
1994	13.968,0	160
1995	15.520,7	178
1996	16.846,5	193
1997	19.062,2	219
1998	21.361,1	245
1999	23.891,3	274
2000	25.992,4	298
2001	26.925,7	309
2002	25.870,1	297
2003	27.037,2	310
2004	26.604,2	305
2005	26.433,1	304
2006	27.449,3	315
2007	27.700,9	318
2008	28.066,6	322
2009	26.038,8	299
2010	26.957,8	310
2011	30.604,1	351
Variación Acumulada 2011/1990	251,4%	
Crecimiento Medio Interanual 2011/1990	6,2%	

Fuente:
 Banco de España, Boletín Estadístico, agosto 2012.
 Capítulo 17 de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional frente a otros residentes en la zona del euro y al resto del mundo, Cuadro 17.1. Resumen. Saldos. Mensual. y Cuadro 17.3. Cuenta Corriente y de capital. Detalle. Mensual.

TABLA 10. SALDO DE LA BALANZA DE PAGOS POR CUENTA CORRIENTE. 1990-2011

Millones de euros						
AÑO	SALDO BP CUENTA CORRIENTE	SALDO BP BIENES	SALDO BP TURISMO Y VIAJES	SALDO BP OTROS SERVICIOS	SALDO BP RENTAS	SALDO BP TRANSFE- RENCIAS
1990	-11.024,8	-17.812,9	8.709,1	-1.445,8	-2.158,0	1.682,7
1991	-12.480,4	-18.987,7	9.121,9	-1.565,2	-2.674,4	1.624,9
1992	-13.135,4	-18.562,0	10.211,8	-2.567,1	-3.531,8	1.313,6
1993	-4.209,6	-11.440,3	11.478,7	-2.514,4	-2.724,4	990,8
1994	-5.140,1	-11.867,7	13.968,0	-2.014,7	-6.238,3	1.012,6
1995	-1.374,0	-13.947,6	15.520,7	-2.445,7	-4.070,6	3.569,3
1996	-1.079,5	-12.219,7	16.846,5	-2.415,3	-5.708,4	2.417,4
1997	-447,8	-12.512,3	19.062,2	-3.038,6	-6.555,2	2.596,2
1998	-6.343,1	-19.265,3	21.361,1	-3.579,8	-7.728,9	2.869,9
1999	-16.966,5	-29.975,1	23.891,3	-4.698,9	-8.975,5	2.791,6
2000	-24.949,5	-40.230,1	25.992,4	-4.962,2	-7.463,2	1.713,7
2001	-26.822,6	-38.600,8	26.925,7	-3.968,2	-12.576,5	1.397,2
2002	-23.763,9	-36.509,7	25.870,1	-3.261,4	-12.326,4	2.463,4
2003	-27.476,4	-39.838,8	27.037,2	-3.736,4	-10.395,5	-542,9
2004	-44.163,7	-53.660,2	26.604,2	-4.851,2	-12.139,5	-117,1
2005	-66.859,7	-68.603,2	26.433,1	-4.193,3	-17.103,3	-3.392,9
2006	-88.312,8	-83.245,9	27.449,3	-5.214,1	-20.799,2	-6.503,0
2007	-105.265,9	-91.115,7	27.700,9	-4.649,8	-30.055,1	-7.146,2
2008	-104.675,6	-85.594,2	28.066,6	-2.275,9	-35.483,4	-9.388,7
2009	-50.539,5	-41.610,5	26.038,8	-1.006,9	-25.930,7	-8.030,1
2010	-47.427,3	-47.778,8	26.957,8	556,2	-19.849,5	-7.313,0
2011	-37.497,0	-39.726,9	30.604,1	3.636,0	-26.105,8	-5.904,4

Fuente:

Banco de España, Boletín Estadístico, agosto 2012.

Capítulo 17 de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional frente a otros residentes en la zona del euro y al resto del mundo, Cuadro 17.1. Resumen. Saldos. Mensual. y Cuadro 17.3. Cuenta Corriente y de capital. Detalle. Mensual.

Como se puede observar en la tabla 10, la balanza por cuenta corriente refleja un saldo negativo desde 1990 a 2011, lo que significa que el déficit en la balanza comercial y, en parte, en otros servicios es superior al saldo positivo del turismo y los viajes derivados de la comercialización de los destinos turísticos españoles. Hay que destacar que entre 1993 y 1997 el saldo positivo de la balanza

de pagos del turismo fue superior al saldo negativo de la balanza de pagos de bienes y servicios, es decir, en estos años los ingresos obtenidos por la actividad turística financiaron ampliamente la adquisición de bienes y servicios en el exterior. Sin embargo, entre 1998 y 2011 el coste de adquirir bienes y servicios fue mucho más grande que los ingresos generados por el turismo. Hay que recordar que este periodo coincide con un ciclo de expansión económica y el hecho de que la balanza de pagos por cuenta corriente fuese tan negativa indicaba que España tuvo una gran necesidad de financiación, y que todos los importes que no fueron cubiertos por el turismo hubo que buscarlos en el exterior. Es decir, gran parte del crecimiento económico de los últimos años se financió externamente, por ello cuando en 2008 estalló la crisis económica se convirtió en una crisis financiera y de deuda, puesto que tanto el sector financiero español como las Administraciones Públicas tenían problemas para hacer frente al gran volumen de deuda generado con anterioridad.

En todo caso, el sector turístico español ha sido una fuente de divisas que ha ayudado durante años a financiar la adquisición de bienes y servicios en el extranjero, siendo a la vez uno de los sectores económicos que más empleo generan en España. La importancia económica del turismo está íntimamente ligada con la evolución del número de turistas que visitan España cada año. Entre 1991 y 2011 el número de entradas de visitantes prácticamente se duplicó, pasando de 53,5 millones en 1991 a 99,9 millones en 2011. Las transformaciones que ha experimentado España desde su incorporación a la Unión Europea han provocado algunos cambios en los indicadores de referencia utilizados para estudiar la evolución del turismo. En este sentido, tras la incorporación de España al Espacio Schengen, en 1995, cambió la metodología de contabilización del número de visitantes. Hasta ese año se conocía el número exacto de visitantes que entraban por los puntos fronterizos, pero desde 1995 esto no es posible y se realiza la encuesta FRONTUR⁵⁸, a partir de la cual se obtiene información sobre el número de turistas que entran en España cada mes, es decir, a partir de 1995, la entrada de visitantes deja lugar a la entrada de turistas como principal indicador de la evolución del turismo en España.

Por tanto, la tabla 11 muestra la evolución de la entrada de turistas y de visitantes entre 1991 y 2011. Desde el inicio de la serie estadística en 1995, año tras año el número de turistas que han entrado en España ha ido creciendo excepto en 2008 y 2009 como consecuencia de la crisis económica que afectó a la Unión Europea en general y, en particular a los principales países emisores, excepto Alemania. A pesar de los efectos negativos de la crisis económica en el turismo, la entrada de turistas se incrementó un 62,4% entre 1995 y 2011, con un crecimiento medio en el periodo del 3,1%. En 17 años la llegada de turistas se ha incrementado en 21,8 millones fortaleciendo el peso del turismo en la economía de España y ayudando a compensar la balanza de pagos por cuenta corriente. No obstante, el crecimiento de turistas que han llegado a España en los últimos años se ha visto favorecido por la inestabilidad política de gran parte de los países del norte de África, como Egipto o Túnez. Muchos turistas europeos han decidido no arriesgarse a visitar países con problemas de seguridad pública y han optado por disfrutar sus vacaciones en países estables política y socialmente.

⁵⁸ FRONTUR: Estadística de Movimientos turísticos en fronteras, realizada mensualmente por el Instituto de Estudios Turísticos.

TABLA 11. ENTRADA DE VISITANTES Y TURISTAS EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2011

AÑO	VISITANTES	Nº ÍNDICE	TURISTAS	Nº ÍNDICE
1991	53.494.964	100		
1992	55.330.716	103		
1993	57.263.351	107		
1994	61.428.000	115		
1995	54.408.900	102	34.919.575	100
1996	57.270.534	107	36.221.008	104
1997	62.414.977	117	39.552.720	113
1998	67.761.833	127	43.396.083	124
1999	72.060.291	135	46.775.869	134
2000	74.461.889	139	47.897.915	137
2001	75.563.568	141	48.565.344	139
2002	79.313.327	148	50.330.623	144
2003	82.326.151	154	50.853.815	146
2004	85.981.327	161	52.429.832	150
2005	92.563.172	173	55.913.778	160
2006	96.152.210	180	58.004.462	166
2007	98.906.625	185	58.665.504	168
2008	97.669.791	183	57.192.014	164
2009	91.899.197	172	52.177.640	149
2010	93.728.732	175	52.677.187	151
2011	99.867.025	187	56.694.298	162
Variación Acumulada 2011/1991 - 2011/1995		86,7%		62,4%
Crecimiento Medio Interanual 1991-2011 / 1995-2011		3,2%		3,1%

Fuente:

Datos 1991-1993. Fondo Documental del Instituto Nacional de Estadística. Anuarios Estadísticos de 1995.

Datos 1994. Cuadro III.19 (página 90) del libro El Sector Turístico en España. Ezequiel Uriel. CAM. 2001.

Datos 1995-2011, Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

Nota:

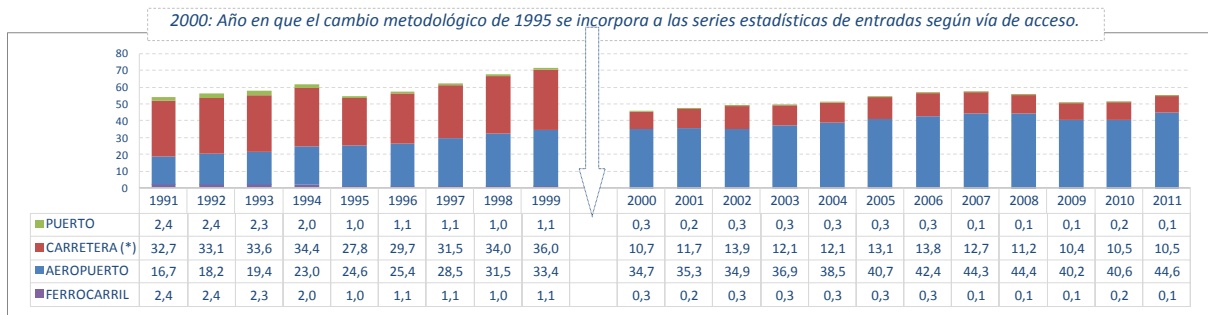
En 1995 se produjo un cambio metodológico en la recogida de información, que pasó a estimarse a través de encuestas, al desaparecer el control de viajeros en fronteras. Hasta 1994 la información provenía de la Dirección General de Policía del Control de Policía de Fronteras. Desde 1995 esta información la publica el Instituto de Estudios Turísticos. A partir de 1995 se comienza a utilizar el dato de entradas de turistas, en lugar de entradas de visitantes, como dato clave para analizar la evolución de la actividad turística.

Las figuras 40, 41 y 42 muestran la entrada de visitantes y turistas según la vía de acceso utilizada entre 1991 y 2011. De momento, hay que tener en cuenta el cambio metodológico que se realizó en 1995, que nos impide tener una serie homogénea para este periodo. De este modo, desde 1991 a 1999 disponemos de datos de entradas de visitantes según vía de acceso y desde 2000 a 2011 existen datos sobre las entradas de turistas. En 1991 el número de entradas de visitantes por carretera era el doble que las entradas por aeropuertos, sin embargo en 1999 entraban casi tantos visitantes en España por carretera como por aeropuerto. El cambio de metodología deja claro el predominio aéreo, ya que, según la nueva

estadística, en 2000 entraban 10,7 millones de turistas por carretera y 34,7 millones por los aeropuertos, es decir, más del triple. Los cambios metodológicos registrados en 1995, por tanto han servido para establecer un mejor indicador de la evolución del turismo que además permite analizar con mayor detalle la relación que existe entre la llegada de turistas y el tráfico aéreo internacional. En definitiva, se ha producido un constante incremento de la llegada de turistas internacionales a España por avión, tanto en la década de los noventa, usando como indicador el número de visitantes, como en la primera década del siglo XXI utilizando la entrada de turistas. Aun descontando los efectos que pudo tener el cambio estadístico lo cierto es que en 1991 el 31% de los visitantes entraban en España por los aeropuertos mientras que en 2011 esa cifra alcanzaba el 79%. Las otras dos vías de acceso, ferrocarril y puerto, son prácticamente residuales. Al no existir en la actualidad líneas internacionales de ferrocarril competitivas, que supongan una alternativa real al avión, habrá que esperar a que estén operativos los servicios de alta velocidad desde España a Portugal y a Francia para que la entrada de turistas por ferrocarril incremente su importancia, pero hasta que ese día llegue seguirá siendo una vía de acceso minoritaria. La entrada de turistas por los puertos es una excepción, ya que en los últimos años el tráfico de cruceros en los puertos españoles ha crecido mucho, y por tanto, la llegada de turistas en cruceros también. Sin embargo, las personas que viajan en los cruceros no se contabilizan como turistas, puesto que no hacen noche en el destino pasando solamente unas pocas horas. Por tanto, las estadísticas actuales no son un buen indicador para medir la actividad de los cruceros en el turismo.

La importancia de la entrada de turistas por los aeropuertos se debe, además de a los impulsos de la Unión Europea para liberalizar el transporte aéreo, a la evolución de los países emisores. Las figuras 43, 44 y 45 muestran la evolución del número de entradas de turistas según el país de origen entre 2001 y 2011. El paso de los años y el aumento de las facilidades para el desarrollo del transporte aéreo en Europa han favorecido el desarrollo de nuevos países emisores. Antaño, Francia y Portugal eran los principales, gracias a sus mejores accesos por carretera a nuestro país. La cercanía de España con ambos favorecía una entrada masiva de turistas usando vehículos privados. Sin embargo, la liberalización del transporte aéreo en Europa a principios de los años noventa favoreció la llegada de turistas desde países más distantes. En 2001 entraron en España 13,3 millones de turistas procedentes del Reino Unido, lo que lo convirtió en el país más relevante. Tras el Reino Unido se situó Alemania con 10,2 millones de turistas y Francia con 6,8 millones. Esto es, en 2001 el 27% de los turistas procedían del Reino Unido, el 21% de Alemania y el 14% de Francia. La concentración de los mercados emisores de turistas es evidente, ya que el 48% de los turistas procedían del Reino Unido y de Alemania. Y los tres principales países emisores, el Reino Unido, Alemania y Francia, aportaban el 62% de los turistas. La evolución creciente del turismo y del transporte aéreo ha sido posible en los últimos años gracias a que las llegadas de los turistas procedentes del Reino Unido y de Alemania no han dejado de aumentar. Ello ha influido en las vías de acceso elegidas por los turistas para venir a España. Sin embargo, la crisis económica que afectó a Europa entre 2008 y 2013 tuvo efectos negativos sobre los principales países emisores reduciendo la importancia relativa de los mismos. La crisis ha tenido especial impacto en la llegada de turistas desde el Reino Unido, tanto por la evolución de la economía de este país como por la evolución del tipo de cambio euro/libra, ya que este país no forma parte de la zona Euro.

FIGURA 40. ENTRADAS DE VISITANTES/TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. MILLONES DE VISITANTES 1991-1999. MILLONES DE TURISTAS 2000-2011

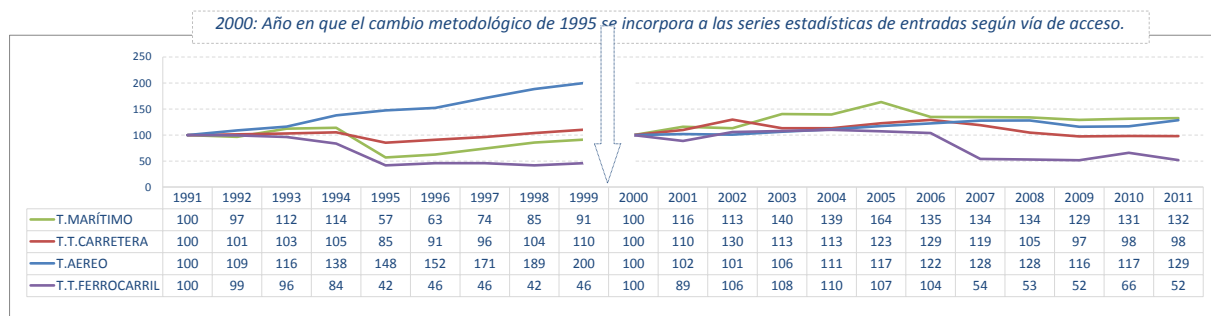


Fuente: Datos 1991-1993 (INE 1996). Datos 1994 (Uriel y Monfort. 2001, 90). Datos 1995-2011 (IET 1995_2011)

Nota 1: En 1995 se produjo un cambio metodológico en la recogida de información, que pasó a estimarse a través de encuestas, al desaparecer el control de viajeros en fronteras. Hasta 1994 la información provenía de la Dirección General de Policía del Control de Policía de Fronteras. Desde 1995 esta información la publica el Instituto de Estudios Turísticos. A partir de 1995 se comienza a utilizar el dato de entradas de turistas, en lugar de entradas de visitantes, como dato clave para analizar la evolución de la actividad turística.

Nota 2: Datos 1991-1999, entradas de visitantes. Datos 2000-2011, entradas de turistas.

FIGURA 41. ENTRADAS DE VISITANTES/ TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. ÍNDICE 100 PARA VISITANTES 1991 / ÍNDICE 100 PARA TURISTAS 2001



Fuente: Datos 1991-1993 (INE 1996). Datos 1994 (Uriel y Monfort. 2001, 90). Datos 1995-2011 (IET 1995_2011)

Nota 1: En 1995 se produjo un cambio metodológico en la recogida de información, que pasó a estimarse a través de encuestas, al desaparecer el control de viajeros en fronteras. Hasta 1994 la información provenía de la Dirección General de Policía del Control de Policía de Fronteras. Desde 1995 esta información la publica el Instituto de Estudios Turísticos. A partir de 1995 se comienza a utilizar el dato de entradas de turistas, en lugar de entradas de visitantes, como dato clave para analizar la evolución de la actividad turística.

Nota 2: Datos 1991-1999, entradas de visitantes. Datos 2000-2011, entradas de turistas.

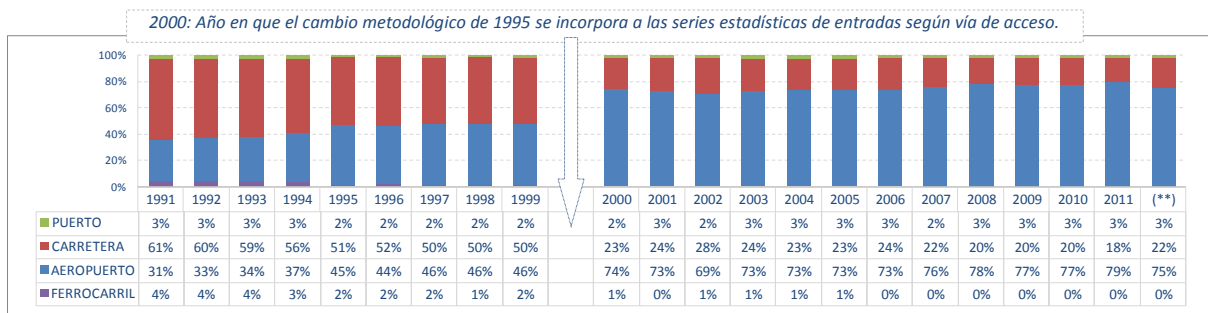
Nota 3: Entre 2001 y 2011 el crecimiento medio interanual del tráfico aéreo fue del 2,3%, el del transporte terrestre por carretera del -0,2%, el del transporte marítimo el 2,6% y del transporte por ferrocarril el 11,8%.

En 2001 llegaron a España 13,3 millones de turistas procedentes del Reino Unido mientras que en 2011 llegaron 13,6 millones. En 2007 se registró el volumen máximo de llegadas de turistas del Reino Unido con 16,3 millones de turistas, es decir, en 2007 el 28% de los turistas tuvieron su origen en el Reino Unido. Pero la devaluación de la libra respecto al euro afectó mucho al turismo procedente del Reino Unido. Entre finales de 2008 y principios de 2009 el tipo de cambio de la libra respecto al euro marcó mínimos históricos cercanos a la paridad euro/libra, muy lejos de las cotizaciones de los años precedentes que tanto favorecieron el incremento de la llegada de turistas de este país. La suma de estos factores,

devaluación de la libra respecto al euro junto con el inicio de la crisis económica, provocó que el número de turistas procedentes del Reino Unido descendiesen un 16%, es decir, en un solo año este mercado emisor dejó de aportar 2,5 millones de turistas. Entre 2007 y 2010 el número de turistas procedentes del Reino Unido se redujo en casi 4 millones de turistas. A pesar de ello, este país sigue siendo el principal emisor de turistas a España y si se mantiene la recuperación, iniciada en 2011, es más que probable que vuelva a incrementar su importancia en el sector turístico español.

El segundo país que más turistas emite hacia España es Alemania. Hay que tener en cuenta que en Alemania la coyuntura económica ha sido más favorable que en el resto de Europa desde el inicio de la crisis económica. A pesar de ello, el número de turistas alemanes también se ha reducido, entre 2008 y 2010, en 1,3 millones, aunque hay que destacar que el turismo alemán había dejado de crecer ya antes de la crisis. Por ejemplo, entre 2005 y 2008 la llegada de turistas alemanes se había estabilizado entorno a los 10 millones anuales. Francia es el tercer país emisor de turistas a España, pero al igual que pasó con Alemania, dejó de crecer en 2005 situándose en torno a los 9 millones entre 2005 y 2007. En 2008 se produjo un fuerte ajuste, con cerca de un millón de turistas menos que el año anterior estabilizándose entre 2008 y 2010 en torno a los 8 millones, cifra que ha crecido en 2011. La reducción del número de turistas llegados del Reino Unido y de Alemania se ha compensado parcialmente con el aumento de la llegada de turistas procedentes del resto de los países de Europa (sin incluir ni a Francia ni a Portugal. Esto es, los principales países emisores de turistas cada vez están más alejados de España, convirtiendo al modo aéreo en el único medio de transporte capaz de mantener la entrada de turistas, lo que aumenta su importancia en el desarrollo del turismo.

FIGURA 42. ENTRADAS DE VISITANTES/ TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN VÍA DE ACCESO 1991-2011. CUOTA DE CADA VÍA DE ACCESO



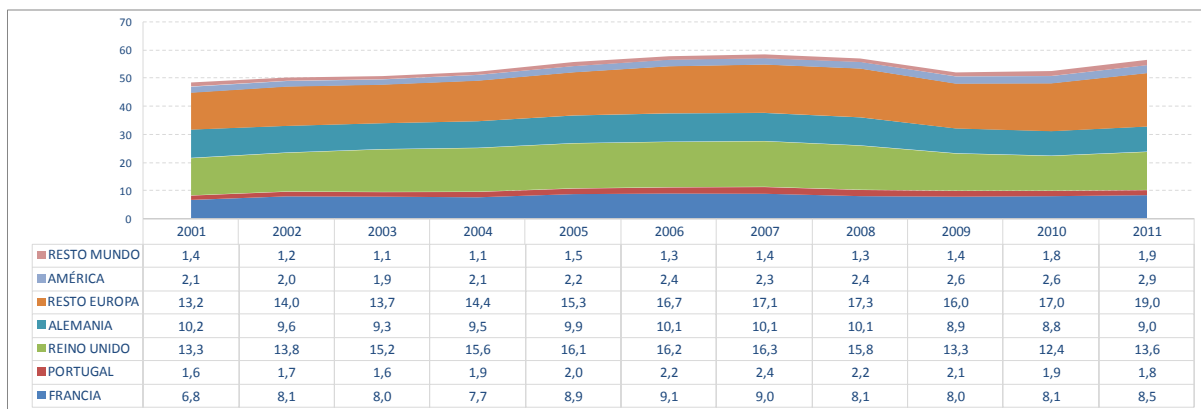
Fuente: Datos 1991-1993 (INE 1996). Datos 1994 (Uriel y Monfort. 2001, 90). Datos 1995-2011 (IET 1995_2011)

Nota 1: En 1995 se produjo un cambio metodológico en la recogida de información, que pasó a estimarse a través de encuestas, al desaparecer el control de viajeros en fronteras. Hasta 1994 la información provenía de la Dirección General de Policía del Control de Policía de Fronteras. Desde 1995 esta información la publica el Instituto de Estudios Turísticos. A partir de 1995 se comienza a utilizar el dato de entradas de turistas, en lugar de entradas de visitantes, como dato clave para analizar la evolución de la actividad turística.

Nota 2: Datos 1991-1999, entradas de visitantes. Datos 2000-2011, entradas de turistas.

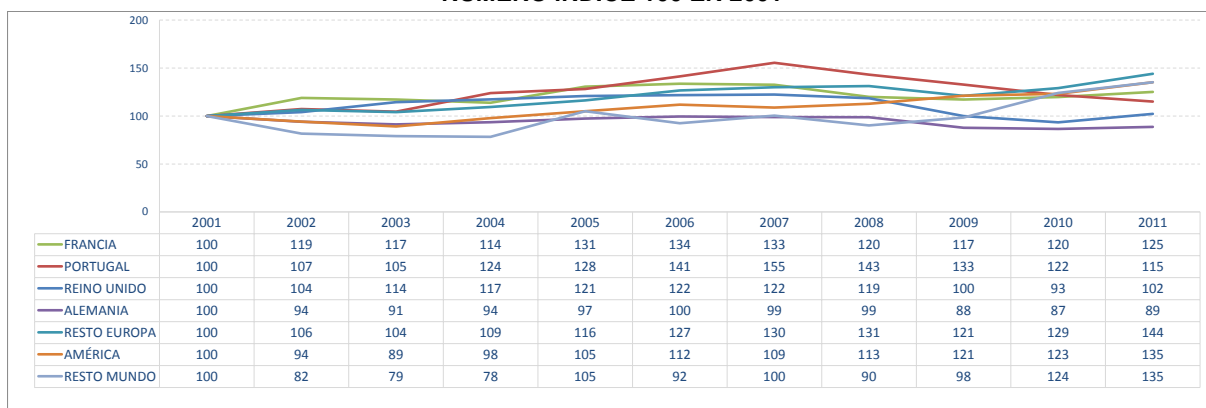
(**) Cuota de cada vía de acceso en el total de entradas de turistas 2000-2011.

FIGURA 43. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. MILLONES DE TURISTAS



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

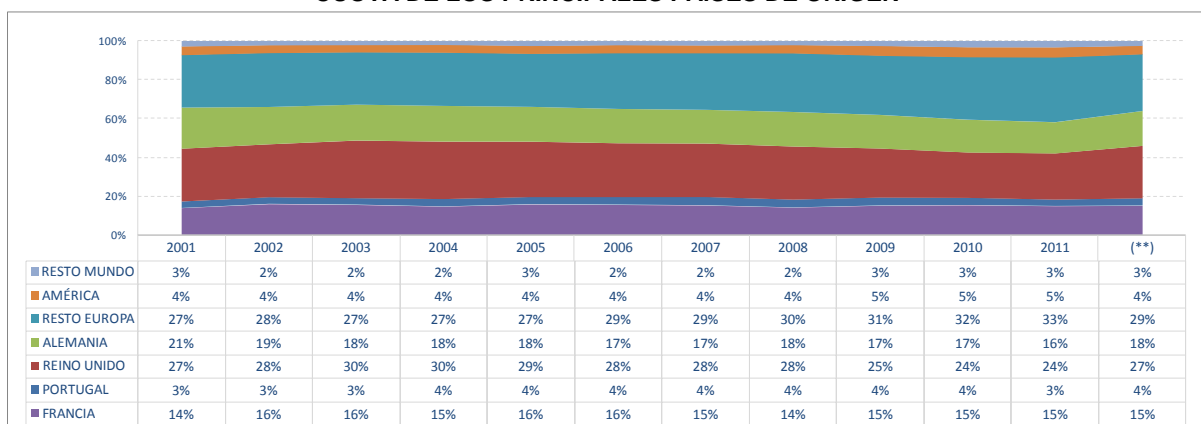
FIGURA 44. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 2001



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

Nota: Entre 2001 y 2011 el crecimiento medio interanual de la entrada de turistas procedentes de Francia fue del 2,3%, el de Portugal fue del 1,4%, el del Reino Unido fue del 0,2%, el de Alemania fue del -1,2%, el del Resto de Europa fue del 3,7%, el de América fue del 3,1%, y del resto del mundo fue del 3,1%.

FIGURA 45. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN PAÍS DE ORIGEN 2001-2011. CUOTA DE LOS PRINCIPALES PAÍSES DE ORIGEN



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

(**) Cuota de los principales países de origen en el total de entradas de visitantes 2001-2011.

Por tanto, el binomio turismo y avión que ha registrado una tendencia creciente a lo largo de los últimos 40 años parece que va a continuar en la misma senda creciente durante las próximas décadas. Esta tendencia a largo plazo exige que las infraestructuras aeroportuarias de las principales regiones receptoras de turismo deban adaptarse. No pueden convertirse en un activo limitante, sin que por ello haya que caer en un exceso de capacidad o en ampliaciones desproporcionadas que no estén justificadas desde el punto de vista económico. Al igual que ocurría con la concentración del turismo emisor, donde el Reino Unido, Alemania y Francia suponen más de la mitad de los turistas que llegan a España cada año, las regiones que reciben a los turistas también están muy concentradas. Seis Comunidades Autónomas (CC.AA.) reciben más del 90% de los turistas. Los principales destinos para los turistas extranjeros son Cataluña, Canarias, Baleares, Andalucía, Valencia y Madrid. Las figuras 47, 48 y 49 muestran como ha sido la evolución de las entradas de turistas en estas seis principales CC.AA. de destino entre 2001 y 2011.

En 2001, Canarias y Baleares fueron las regiones de destino del 42% de los turistas que visitaron España ese año (21% cada una). Sin embargo, en 2011, los dos archipiélagos fueron elegidos sólo por el 36% de los turistas. La evolución de estas dos CC.AA. está muy vinculada a la evolución de sus principales mercados emisores, es decir, la llegada de turistas del Reino Unido y de Alemania, cuyos destinos favoritos en España son los archipiélagos. En 2001, tanto Canarias como Baleares fueron visitadas por 10 millones de turistas cada una, prácticamente el mismo número que en 2011. Este nulo crecimiento, favorecido además por la inestabilidad de los países del Norte de África, pone de manifiesto que el turismo de sol y playa en estas regiones está en una situación delicada, ya que si la oferta turística no evoluciona ni se moderniza, difícilmente podrá mantener los niveles registrados hasta ahora. Canarias y Baleares gozan de un stock de infraestructuras de transporte, tanto aéreas como marítimas, suficiente para absorber futuros incrementos en la llegada de turistas. Por ello, estas regiones deberían centrar sus esfuerzos en modernizar la oferta hotelera, crear nuevas alternativas de ocio y ampliar su oferta turística con nuevos servicios que garanticen su continuidad como principales destinos turísticos en el ámbito internacional.

A diferencia de los dos archipiélagos, la evolución de Cataluña como destino turístico ha sido muy diferente. Cataluña es la CC.AA. que más turistas recibe. En 2001 visitaron esta región 9,7 millones de turistas mientras que en 2011 la visitaron 13,8, es decir, Cataluña ha conseguido atraer a más de 4 millones de nuevos turistas en los últimos años, a pesar de la crisis económica internacional. La evolución de la oferta turística de esta CC.AA., así como la búsqueda de nuevos mercados emisores como Rusia, han favorecido ese crecimiento. Además de por vacaciones, Cataluña recibe muchos turistas debido a la organización de congresos, especialmente de telecomunicaciones. Cataluña ha pasado de recibir al 20% de los turistas que llegaban a España en 2001, a ser el destino del 24% de los turistas que visitaron España en 2011. Andalucía y Valencia, a pesar de ser regiones que cuentan con un gran potencial turístico, no consiguen convertirse en destinos principales, registrando en 2011 un volumen de llegadas de turistas ligeramente superior a la que registraron en 2001. Esta evolución se puede achacar, parcialmente, a que estas CC.AA. tienen gran parte de su oferta turística enfocada hacia el turismo nacional y, por tanto, su oferta no está tan especializada en el turismo internacional como es el caso de Cataluña, Canarias y Baleares.

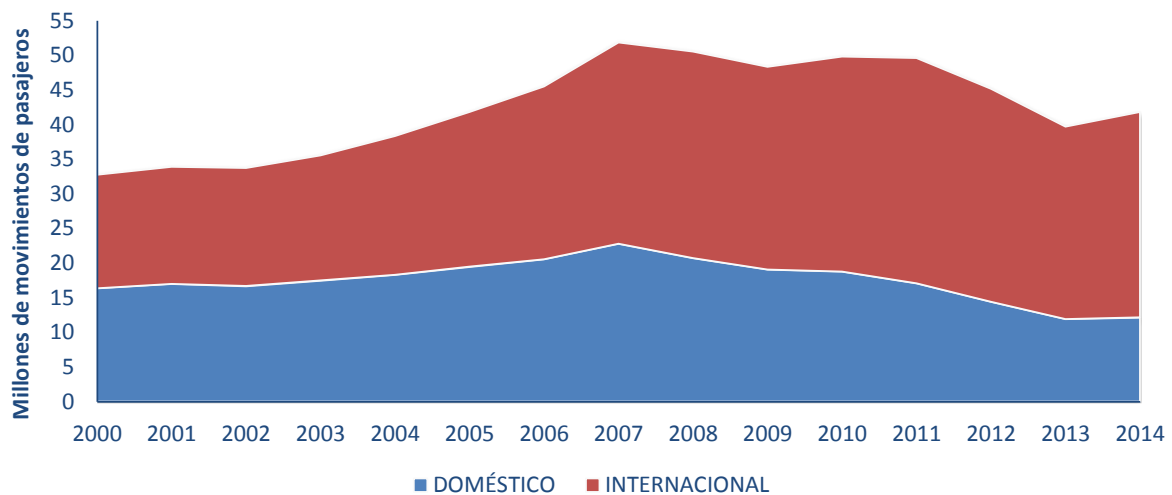
Madrid es la CC.AA. que más creció en términos porcentuales entre 2001 y 2011. Si en 2001 visitaron Madrid 3 millones de turistas, esa cifra aumentó un 53% hasta alcanzar los 4,6 millones de turistas en 2011. Este gran crecimiento se debe a que esta región ha potenciado su oferta cultural y gastronómica, junto con la oferta comercial y de espectáculos que la han convertido en un destino muy atractivo para los turistas. A pesar de este fuerte crecimiento Madrid, recibe muchísimos menos turistas que las CC.AA. con litoral. El hecho de no tener mar hace que la oferta de Madrid no incluya el internacionalmente conocido turismo de sol y playa, que si pueden ofertar el resto de las principales CC.AA., por tanto esta región tiene que buscar nuevas alternativas turísticas.

La evolución del turismo en Madrid, así como la evolución del tráfico aéreo de su aeropuerto, son un claro ejemplo de como las medidas políticas tomadas por fines cortoplacistas tienen una gran repercusión a la largo plazo. A medida que se han ido poniendo en servicio nuevos servicios ferroviarios el tráfico doméstico del aeropuerto de Barajas se ha resentido porque los pasajeros que antes usaban el avión en esas conexiones domésticas ahora prefieren el tren. Las rutas desde Madrid hacia Barcelona, Málaga, Valencia, Alicante, Valladolid, y las ciudades situadas en puntos intermedios de dichas rutas han visto como el volumen de pasajeros se ha reducido enormemente. En el caso de las ciudades intermedias las rutas desde/hacia Madrid han desaparecido, mientras que las rutas con el resto de ciudades el ferrocarril de alta velocidad acapara más del 85% del tráfico de pasajeros de la ruta. La única ruta que por el momento resiste es Barcelona donde el tren veloz ya representa más del 60% de los pasajeros entre ambas ciudades. La falta de conexión del aeropuerto con la red ferroviaria de alta velocidad impide que el ferrocarril se convierta en una fuente de pasajeros para el aeropuerto, al contrario, se convierte en un competidor directo que le roba pasajeros perjudicando la evolución del aeropuerto.

A esta situación, de pérdida estructural de pasajeros domésticos como consecuencia de una nefasta planificación, se une la política cortoplacista de recuperación, o mejor dicho, reducción de los números rojos de AENA motivados por un exceso de inversión y sobreendeudamiento, que han disparado las tasas aeroportuarias del aeropuerto de Madrid convirtiéndolo en el más caro del país. Este fuerte aumento de tasas ha impactado negativamente en las compañías aéreas que estaban basadas en este aeropuerto. Entre otras, la compañía inglesa Easyjet que cerró su base de operaciones en Madrid y la compañía irlandesa Ryanair que redujo el número de vuelos desde el mismo, son claros ejemplos de cómo muchas compañías aéreas, debido a los altos costes de operación en Madrid redujeron su presencia, como consecuencia de la subida de tasas.

Ese continuo y prolongado éxodo de compañías aéreas ha ido encareciendo la oferta de vuelos entre Madrid y muchos destinos europeos, cuya consecuencia se ha traducido en los últimos meses en una abrupta y notable caída del número de turistas que llegan a la ciudad de Madrid. Al final, el aumento de tasas aeroportuarias, justificado por la necesidad de encontrar un equilibrio económico en el conjunto de AENA ha lastrado de manera notable la actividad turística en la CC.AA. de Madrid. Por tanto, las políticas tarifarias deben ser tomadas teniendo en cuenta los impactos negativos provocan sobre la demanda turística como consecuencia de un encarecimiento de los billetes aéreos.

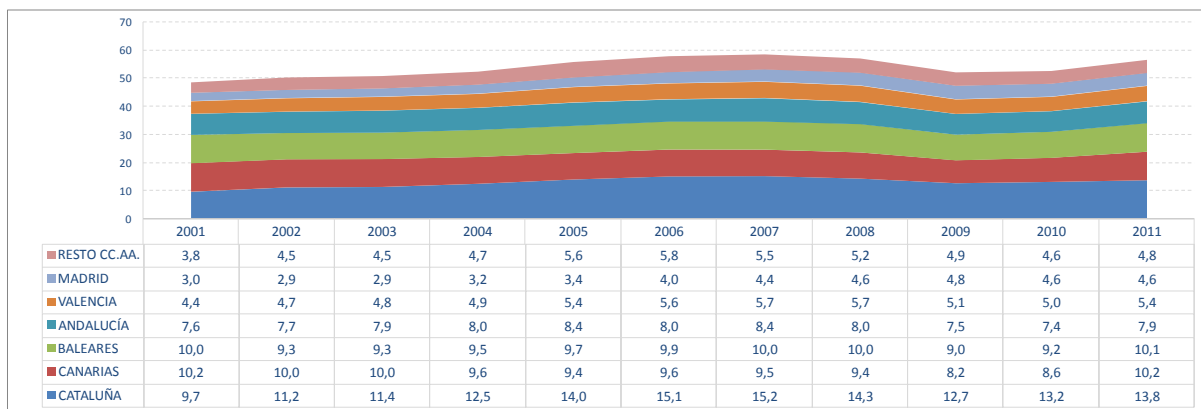
**FIGURA 46. TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE MADRID/BARAJAS 2000-2014.
MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento.

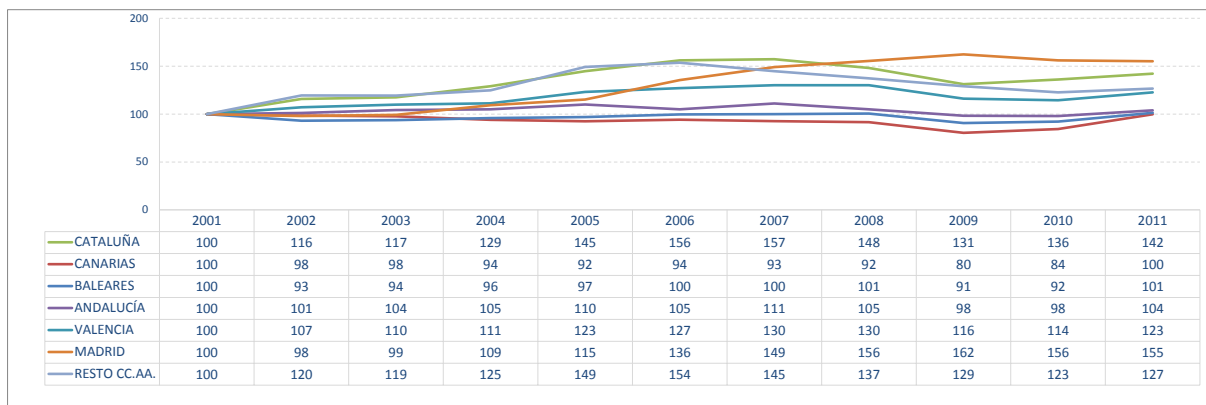
La figura 46 muestra la evolución del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Madrid/Barajas entre 2000 y 2014, tanto del tráfico doméstico como del tráfico internacional. Hasta 2007 el tráfico aéreo crecía año tras año, tanto el tráfico doméstico como el internacional, favorecido por la situación económica y la falta de competencia de los servicios ferroviarios de alta velocidad. Pero a partir de 2008, cuando los servicios ferroviarios de alta velocidad hacia Barcelona, Málaga y Valladolid empiezan a sustraer pasajeros al avión comienza una senda descendente que se va grabando a medida que se inauguran nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad con el litoral levantino, Valencia en diciembre de 2010 y Alicante en junio de 2013. Por desgracia para el aeropuerto de Barajas aún quedan nuevas rutas ferroviarias de alta velocidad en ejecución, como es el corredor hacia Galicia y el de Euskadi con conexión a Francia. Cuando estos corredores estén en servicio volverán a restar pasajeros al tráfico doméstico del aeropuerto, reduciendo aún más la componente nacional de dicho aeropuerto. En ese entorno de reducción de tráfico, tanto doméstico como internacional, las autoridades de Madrid estuvieron buscando nuevos estímulos para la demanda turística a través del desarrollo de un nuevo macro complejo de ocio y casinos como origen de atracción turística hacia Madrid con el fin de actuar como revulsivo para estimular el tráfico aéreo en el aeropuerto y el turismo en la región. Impulsar este tipo de mega proyectos puede generar una serie de externalidades, derivadas de la posible llegada masiva de un nuevo tipo de turista, muy diferente al turista clásico, pero que sirva como revulsivo para la economía debido al gasto que realiza en la región. Otro posible riesgo que se puede derivar de seguir este tipo de políticas es centrar el crecimiento económico en este tipo de proyectos dejando de lado la posibilidad de realizar otros proyectos menos relevantes pero que también impulsen la economía. El problema al que se enfrentan, principalmente las regiones turístico-dependientes es que si centran todo su desarrollo futuro en el sector turístico tendrán que calibrar los riesgos derivados de esa apuesta sobre todo con la aparición de nuevos destinos turísticos que hagan la competencia a los destinos españoles, haciendo que el crecimiento de turistas se trunque y el desarrollo turístico se vea comprometido y no sea sostenible a largo plazo.

**FIGURA 47. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011.
MILLONES DE TURISTAS**



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

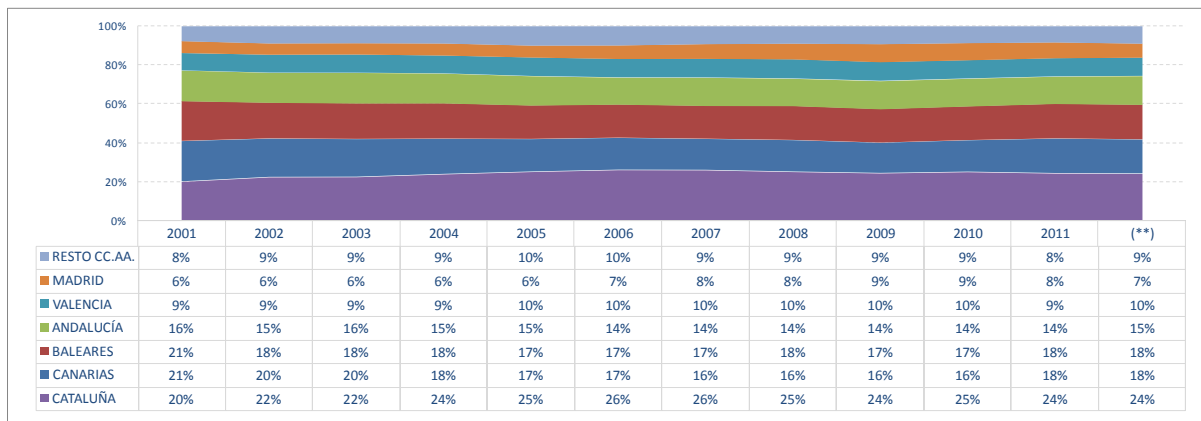
**FIGURA 48. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011.
NÚMERO ÍNDICE 100 EN 2001**



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

Nota: Entre 2001 y 2011 el crecimiento medio interanual de la entrada de turistas en Cataluña fue del 3,6%, el de Canarias fue del 0,0%, el de Baleares fue del 0,1%, el de Andalucía fue del 0,4%, el de Valencia fue del 2,1%, el de Madrid fue del 4,5%, y del resto de Comunidades autónomas fue del 2,4%.

**FIGURA 49. ENTRADAS DE TURISTAS EN ESPAÑA SEGÚN CC.AA. DE DESTINO 2001-2011.
CUOTA DE LAS PRINCIPALES CC.AA. DE DESTINO**



Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR (Estadística de Movimientos turísticos en fronteras).

(**) Cuota de las principales CC.AA. de destino en el total de entradas de visitantes 2001-2011.

5.3. De AENA a AENA Aeropuertos S.A.

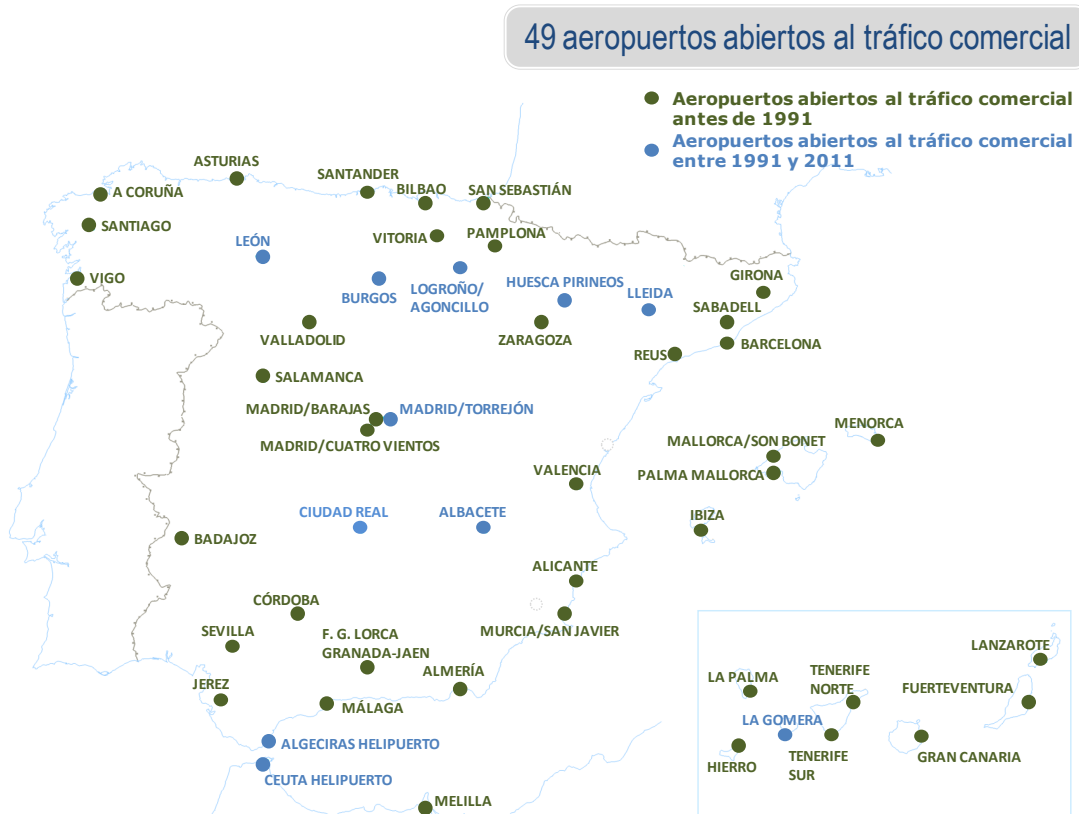
Tras años de estudios y consideraciones, tanto legales como económicas, en cuanto a qué competencias debería tener el nuevo organismo que se encargase de la gestión y operación de los aeropuertos nacionales, en 1991 se constituyó Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). AENA⁵⁹ contó con personalidad jurídica propia y plena capacidad de gestión pública y privada desde el momento de su constitución, es decir, que para sus funciones públicas se iba a regir por la legislación pública y para todos los asuntos de contratación y patrimoniales por el ordenamiento jurídico privado. Esta mezcla jurídica, se ha convertido, con el paso de los años en uno de los principales problemas que AENA ha tenido para poder desarrollar su actividad, ya que ni deja de ser pública ni es privada. Esta especial naturaleza ha supuesto muchas limitaciones a la hora de proceder en la gestión del sistema aeroportuario y una excesiva dependencia del sector político en la definición de estrategias empresariales, que a menudo han satisfecho primero intereses políticos que criterios económicos. Las competencias que se le asignaron a AENA fueron muy amplias, abarcando ámbitos muy diferentes entre sí (González-Betes 1996, 162–163):

- *Ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos civiles.*
- *Proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructura e instalaciones de los aeropuertos, ayudas a la navegación aérea y control de la circulación aérea.*
- *Ordenación, dirección, coordinación, conservación y administración de las instalaciones y redes de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.*
- *Propuesta de planificación de nuevas infraestructuras de navegación aérea y aeropuertos.*
- *Desarrollo de los servicios de orden y seguridad en los aeropuertos y centros de control.*

La creación de AENA se llevó a cabo con la integración del OAAN, de la Subdirección General de Infraestructura del Transporte Aéreo, de la Dirección General de Infraestructura del Transporte y de varias unidades de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). Es decir, AENA absorbía la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, la coordinación de la capacidad de los aeropuertos, la representación internacional ante Eurocontrol y otros organismos internacionales, así como la construcción y la planificación de nuevas infraestructuras tanto aeroportuarias como de navegación aérea. El nuevo ente público pretendía convertir a parte de la Administración General del Estado, en una organización que funcionase como una empresa privada y permitiese ganar en capacidad de gestión para hacer frente a los nuevos retos derivados de la liberalización del transporte aéreo en Europa a principios de los años noventa.

⁵⁹ Real Decreto de 14 junio de 1991. BOE 145, 18 junio 1991.

FIGURA 50. AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1991 Y 2011



Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

AENA comenzó a prestar servicios aeroportuarios como tal en noviembre de 1991 y empezó a prestar servicios de control de navegación aérea en noviembre de 1992, por tanto, desde finales de 1992 AENA operaba plenamente. La creación de AENA implicó una nueva reorganización de la DGAC para adaptarla al nuevo régimen competencial. La nueva DGAC perdió la mayoría de las competencias que tenía en materia de planificación y desarrollo aeroportuario, así como todas las funciones derivadas del control de la navegación aérea. Sin embargo, su papel como Autoridad Supervisora, sobre todo en temas de seguridad operacional de aeronaves, control de licencias de todo el personal que realiza su actividad en aviación, firma de convenios aéreos para el desarrollo del transporte aéreo internacional y la facilitación de las operaciones aéreas, se vio muy reforzado centrándose desde entonces en la realización de esas funciones. A pesar de eliminar la dependencia jerárquica con la DGAC, AENA siguió formando parte del grupo de empresas y entidades dependientes del Ministerio de Fomento, limitando por tanto su capacidad de acción y su capacidad para la toma de decisiones.

Tras la creación de AENA, y gracias a la favorable coyuntura económica de los años posteriores, se inició un proceso de construcción de nuevos aeropuertos y de ampliación de muchos de los que ya estaban en servicio. Entre 1991 y 2011 se abrieron al tráfico civil 11 nuevas instalaciones aeroportuarias y se ampliaron los principales aeropuertos españoles, entre ellos Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante. De las once nuevas instalaciones aeroportuarias solamente tres se ubicaron en

regiones costeras, el aeropuerto de La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras. Estas tres regiones no tienen un gran potencial turístico pero el transporte aéreo serviría como alternativa al transporte marítimo y posibilitaría una mejora de la conectividad con el resto de España. Sin embargo, las enormes restricciones operativas de las instalaciones han limitado el desarrollo del tráfico aéreo, dejando en entredicho su justificación económica. Las ocho instalaciones aeroportuarias restantes se han construido en el interior de la península, siete de ellas en el tercio norte. Estas siete, al igual que las anteriores, se sitúan en regiones sin un gran potencial turístico, relativamente cerca de otras infraestructuras ya en servicio, con grandes restricciones operativas debido a la geografía y en la zona de influencia de la nueva red de ferrocarril de alta velocidad que durante esos años se va planificando y construyendo. Esta falta de previsión en la construcción de estos nuevos aeropuertos va a comprometer tanto el futuro de todos ellos como el del conjunto de aeropuertos de AENA puesto que no existen contabilidades separadas por aeropuerto. Al funcionar como un conjunto no es posible separar los aeropuertos que son deficitarios desde el punto de vista operativo de los que son deficitarios por un exceso de inversión y, por tanto, de un endeudamiento excesivo que impide su rentabilidad a largo plazo.

TABLA 12. NUEVOS AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO COMERCIAL ENTRE 1991 Y 2011

AEROPUERTOS	AÑO APERTURA
LA GOMERA	1999
LEON	1999
MADRID-TORREJON (1)	1999
ALBACETE	2003
LOGROÑO	2003
CEUTA/HELIPUERTO	2004
HUESCA-PIRINEOS	2007
BURGOS	2008
CIUDAD REAL (1)	2008
ALGECIRAS /HELIPUERTO	2010
LÉRIDA	2010
MURCIA (2)	-
CASTELLÓN (2)	-
NUEVAS APERTURAS AL TRÁFICO CIVIL	11
TOTAL AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO CIVIL EN 2011	49

(1) Cerrados al tráfico comercial en 2012.

(2) Construidos pero pendientes de apertura al tráfico comercial.

Fuente: Elaboración propia a partir de (González-Betes 1996).

En el capítulo 7 se muestra cuál ha sido el devenir, hasta la fecha, de las instalaciones aeroportuarias cuya construcción no respondía a ninguna razón económica ni de desarrollo del turismo ni de mejora de los transportes. Hay que

destacar que todos los aeropuertos abiertos al tráfico civil durante el siglo XX han sido construidos con dinero público, desde el Ministerio del Aire, pasando por el OAN, hasta la propia de AENA, y siempre han sido de titularidad pública, sin dar cabida a la entrada de capital privado o a la posibilidad de que la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias fuese realizada por empresas privadas. A mediados de la primera década del siglo XXI surgieron varias iniciativas para la construcción de nuevos aeropuertos fuera del ámbito de AENA, como por ejemplo en las provincias de Ciudad Real, Murcia, Castellón⁶⁰ y Lérida. De estos cuatro nuevos aeropuertos, solamente Ciudad Real y Lérida han sido abiertos al tráfico civil, los otros dos, a pesar de estar construidos, seguían cerrados a finales de 2011. Aunque la construcción de estos cuatro aeropuertos no fuese financiada por fondos provenientes directamente de AENA, esto no significa que se hayan construido con fondos privados. En absoluto, se pasó de financiación pública estatal a financiación pública autonómica, en el caso de los aeropuertos de Lérida y Murcia, y a financiación pública provincial en el caso de Ciudad Real y Castellón.

El caso del aeropuerto de Lérida es el único cuya construcción no fue publicitada ni disfrazada como la construcción de un aeropuerto privado. Sin embargo, los aeropuertos de Murcia, Castellón y Ciudad Real se publicitaron como los primeros aeropuertos privados de España, mejor dicho, como falsos aeropuertos privados puesto que las empresas que formaban y lideraban los consorcios que construyeron los mismos eran de propiedad pública, de la Diputación Provincial o de la Comunidad Autónoma según el caso, y el escaso capital privado no tenía un volumen representativo. Lo novedoso de estos aeropuertos estaría en su gestión, ya que la titularidad y la propiedad iban a seguir siendo públicas como el resto de aeropuertos de AENA. La gestión y la explotación de estos aeropuertos sí serían privadas aunque estarían supeditadas a las normas definidas por AENA y la DGAC puesto que no existía, ni existe, un marco regulador adaptado a las nuevas necesidades que demandaban estos aeropuertos de gestión privada. El contexto normativo no ha evolucionado y hasta la fecha España no cuenta con un marco normativo que facilite la existencia de diferentes gestores aeroportuarios, haciendo imposible la existencia de otros formatos de negocio que aumenten la eficiencia y mejoren la calidad de los servicios prestados.

Sin embargo, estos nuevos aeropuertos, al igual que los construidos en este periodo por AENA, no respondían a una necesidad de movilidad de su zona de influencia, ni facilitaban el desarrollo de nuevos puntos de atracción turística, ni su viabilidad económica fue analizada debidamente, ni... Hay multitud de razones que ya dejaban intuir la escasa viabilidad económica de muchas de estas instalaciones aeroportuarias. Sin embargo, tanto la coyuntura económica de España, en pleno proceso de construcción de infraestructura pública y residencial, como la favorable coyuntura internacional que impulsaba el desarrollo del transporte aéreo favoreció que muchos políticos, de todos los ámbitos de la administración y de todos los partidos, apostasen por construir en zonas donde no era necesario un aeropuerto como muestra del desarrollo y la bonanza económica vivida durante ese periodo. Esos mismos políticos no tuvieron en cuenta que las infraestructuras de transporte, y especialmente las aeroportuarias, necesitan un periodo de maduración muy largo en el que hay que fomentar la aparición de nuevas rutas y la consolidación de la mismas.

⁶⁰ El aeropuerto de Castellón se abrió al tráfico comercial civil a finales de 2014

TABLA 13. TRÁFICO AÉREO DE PASAJEROS EN ESPAÑA ENTRE 1991 Y 2011

AÑO	MOVIMIENTOS DE PASAJEROS	NÚMERO ÍNDICE	PASAJEROS TRANSPORTADOS	NÚMERO ÍNDICE
1991	77.273.004	100	57.576.309	100
1992	83.765.035	108	62.804.303	109
1993	82.503.299	107	63.344.393	110
1994	90.652.343	117	70.611.815	123
1995	95.921.081	124	74.947.337	130
1996	101.179.680	131	78.539.319	136
1997	110.187.791	143	85.668.988	149
1998	117.504.684	152	92.319.889	160
1999	127.866.061	165	100.949.234	175
2000	140.397.044	182	109.820.750	191
2001	144.369.515	187	112.957.254	196
2002	142.655.863	185	112.260.443	195
2003	153.233.799	198	120.425.073	209
2004	166.146.198	215	129.848.369	226
2005	181.277.741	235	141.098.511	245
2006	193.553.178	250	150.672.012	262
2007	210.498.760	272	164.144.032	285
2008	203.862.028	264	161.344.363	280
2009	187.349.814	242	148.208.077	257
2010	192.787.860	249	153.375.530	266
2011	204.386.371	264	165.193.679	287
Variación Acumulada 2011/1991		164,5%		186,9%
Crecimiento Medio Interanual 1991-2011		5,0%		5,4%

Fuente:

Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de Aena y de la Dirección General de Aviación Civil.

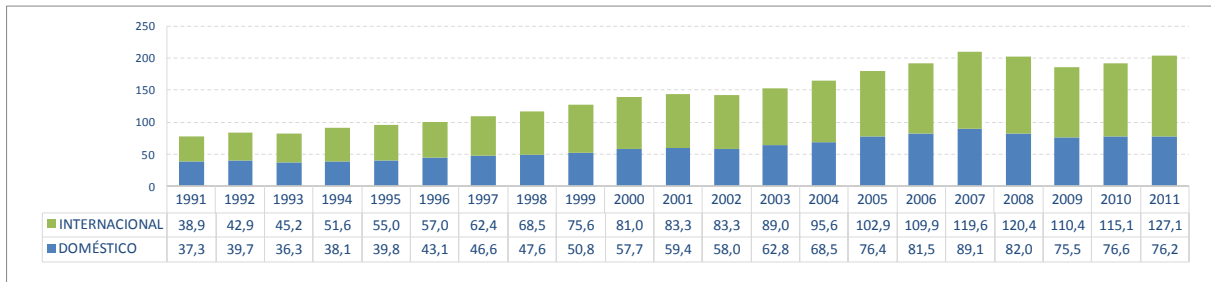
Fomentar nuevas rutas, así como facilitar la operación de nuevas compañías hasta que esas conexiones se asienten y se hagan viables, harán a su vez viable la instalación aeroportuaria a largo plazo. Nada de esto se tuvo en cuenta en el pasado y, como consecuencia de la crisis económica, muchos aeropuertos perdieron el poco tráfico que tenían, perdiendo a su vez las escasas posibilidades de ser viables económicamente en el futuro. La tabla 13 muestra la evolución del tráfico aéreo de pasajeros en España entre 1991 y 2011 desde los dos enfoques utilizados para su análisis, política de transporte (movimientos de pasajeros) y política de turismo (pasajeros transportados). En general, el tráfico de pasajeros ha seguido una senda creciente desde 1991 a 2011, a pesar de existir algunos ejercicios en los que registró una evolución negativa. Entre 1991 y 2011 los movimientos de pasajeros registraron un crecimiento medio interanual del 5,0%, mientras que los pasajeros transportados en el mismo periodo registraban un crecimiento medio interanual del 5,4%. La senda de crecimiento solamente se ve interrumpida por las grandes crisis económicas o por grandes atentados contra la seguridad pública.

Si analizamos los movimientos de pasajeros, es decir, el indicador que sobre pondera el tráfico doméstico, el tráfico aéreo creció todos los años excepto en 1993, 2002, 2008 y 2009. Hay que destacar que la crisis económica que vivió España en 1993 afectó al tráfico global, al igual que en 2008 y 2009, años en los que el tráfico de pasajeros descendió como consecuencia de la situación económica en España y Europa. En 2002 el tráfico de pasajeros descendió como consecuencia de los nuevos requisitos de seguridad establecidos tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York. El miedo a nuevos atentados, los nuevos requisitos operativos en materia de control de accesos a las aeronaves, la imposibilidad de subir a bordo todo tipo de productos y líquidos, así como las nuevas exigencias en materia de seguros para cubrir los riesgos derivados de la situación generada tras esos atentados afectaron con fuerza al transporte aéreo. Otros acontecimientos como la denominada “gripe aviar” también tuvieron un impacto negativo en la evolución del tráfico aéreo internacional, sin embargo, como esta situación apenas afectó al tráfico aéreo español no tuvo un impacto significativo. Eso sí, la modificación de los protocolos fitosanitarios y de seguridad generó mayores tiempos de espera en los distintos filtros de acceso para embarcar en las aeronaves.

Sin embargo, si analizamos la evolución del tráfico aéreo desde la óptica de los pasajeros transportados, en 1993 ésta variable creció, ya que al eliminar la duplicidad del tráfico doméstico la llegada de turistas que alimentan al tráfico internacional fue superior al descenso del tráfico doméstico como consecuencia de la crisis económica que vivía España. En 2002 y 2008 el número de pasajeros transportados descendió en menor medida que los movimientos de pasajeros gracias a la fortaleza del tráfico internacional, fundamentalmente la llegada de turistas a España. En 2009, cuando la crisis económica azotaba a España y a la mayoría de los países europeos por igual, el número de pasajeros transportados se redujo en la misma cuantía que los movimientos de pasajeros, la fuerte caída en las llegadas de turistas fue similar a la caída del tráfico doméstico registrado en España. Por tanto, excepto en casos de intervención militar, consecuencia de ataques terroristas o de situaciones anómalas de seguridad internacional, la evolución del tráfico aéreo viene marcada por la evolución de la situación económica. En este sentido, a España le afecta más la marcha de la economía de los países europeos que la suya propia, ya que la mayoría de los turistas proceden de países europeos.

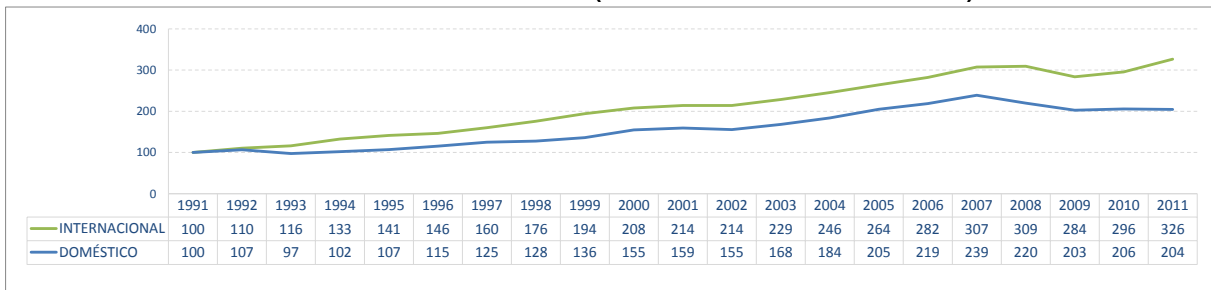
A medida que pasan los años y, sobre todo, a medida que se pone en funcionamiento nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad, es más difícil analizar la evolución del tráfico aéreo y su impacto en el desarrollo turístico usando el indicador de movimientos de pasajeros. Por ejemplo, parte del descenso del tráfico doméstico se debe al trasvase de pasajeros del avión al tren. En diciembre de 2007 entró en servicio la alta velocidad a Valladolid y Málaga, la conexión entre Madrid y Barcelona en febrero de 2008, Madrid con Valencia en diciembre de 2010 y Madrid con Alicante en junio de 2013. Es decir, que las principales rutas de pasajeros del mercado doméstico tienen competencia directa del tren de alta velocidad desde esas fechas, mientras que en los destinos del centro-norte se ha reducido mucho los tiempos por trayecto en las rutas con origen/destino Madrid. Por tanto, la puesta en funcionamiento de servicios ferroviarios de alta velocidad ha originado una pérdida muy grande de pasajeros para el transporte aéreo, ya que las comodidades y tiempos por trayecto que ofrece el tren de alta velocidad ha influido en el comportamiento de muchos pasajeros que han dejado de usar el avión en sus desplazamientos nacionales.

FIGURA 51. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

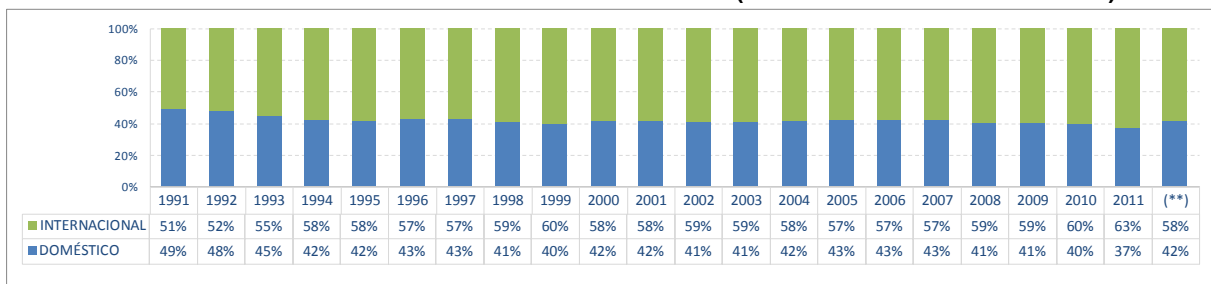
FIGURA 52. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

Nota: Entre 1991 y 2011 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 6,1% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 3,6%.

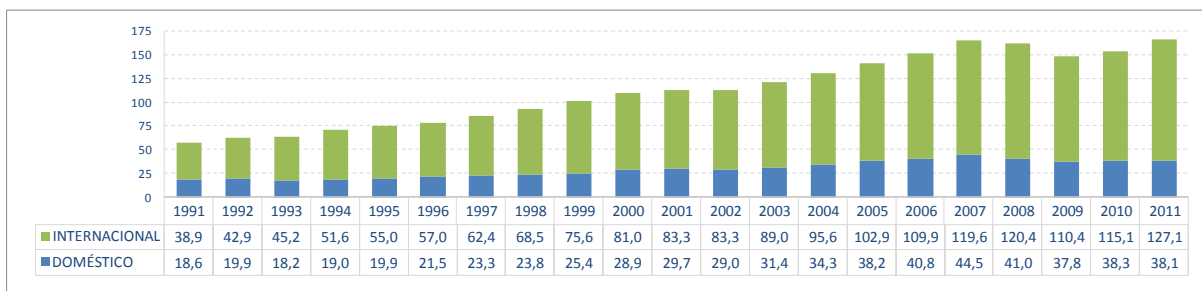
FIGURA 53. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

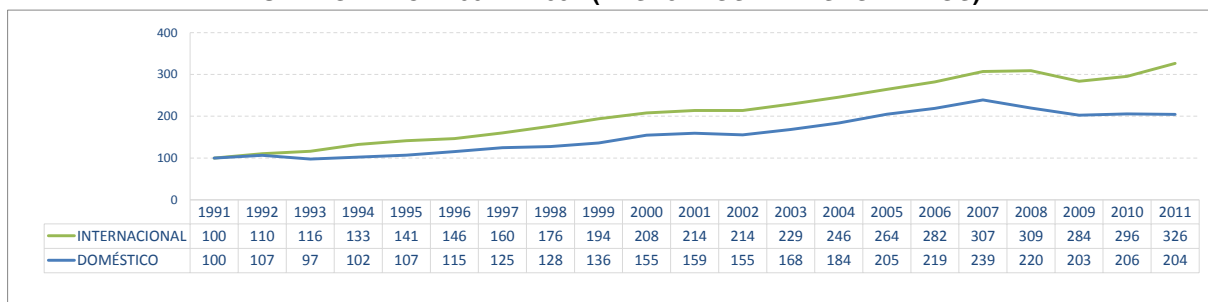
(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1991-2011.

FIGURA 54. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

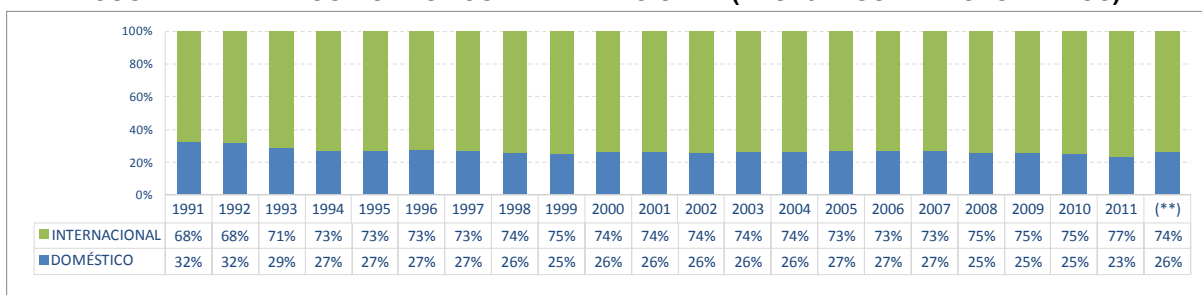
FIGURA 55. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

Nota: Entre 1991 y 2011 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 6,1% y el crecimiento medio interanual del tráfico doméstico fue del 3,6%.

FIGURA 56. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL (PASAJEROS TRANSPORTADOS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1991-2011.

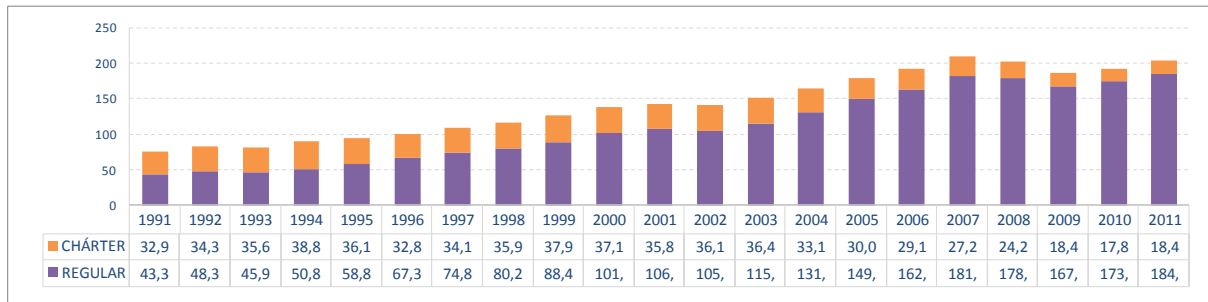
Este fenómeno que hasta la fecha sólo ha afectado a rutas domésticas dentro de España puede empezar a afectar a varias rutas internacionales una vez que las conexiones ferroviarias con Francia y Portugal estén operativas. En los países de centro Europa el tren de alta de velocidad es un competidor muy fuerte del avión, puesto que las distancias entre las principales ciudades de esas regiones favorecen su desarrollo. En el capítulo 7 se analizará el impacto que la competencia de otros medios de transporte tiene sobre la viabilidad de los aeropuertos españoles y su modelo de gestión, puesto que la pérdida de pasajeros en rutas domésticas se traduce en descensos de tráfico en los aeropuertos origen/destino de dichas rutas que afectan a la viabilidad económica de las infraestructuras y a su financiación.

Siguiendo con la diferenciación entre los indicadores utilizados para medir la evolución del tráfico aéreo, las figuras 51, 52, 53, 54, 55 y 56 muestran la evolución del tráfico doméstico e internacional en España entre 1991 y 2011 tanto para movimientos de pasajeros como para pasajeros transportados. A través de los movimientos de pasajeros se observa que el tráfico internacional genera mayor volumen que el tráfico doméstico, con una cuota en torno al 60% del tráfico total entre 1991 y 2011. Sin embargo, el indicador de pasajeros transportados muestra la importancia real del tráfico internacional (75% del tráfico total) en el mismo periodo. Con ambos indicadores se observa que entre 1991 y 2011 el tráfico internacional registró un crecimiento medio interanual del 6% frente al crecimiento medio interanual del 4% del tráfico doméstico.

Las figuras 57, 58 y 59 muestran la evolución del tráfico regular y chárter en España entre 1991 y 2011, aunque solamente existen datos disponibles para movimientos de pasajeros. El proceso de liberalización del tráfico aéreo llevado a cabo en Europa a lo largo de los años noventa ha provocado que el tráfico chárter, muy importante durante las décadas pasadas, haya ido perdiendo terreno paulatinamente a lo largo de estos años. En 1991 el 43% del tráfico de pasajeros era chárter, pero la liberalización ha favorecido la creación de nuevas compañías europeas, además de permitir volar libremente entre los Estados miembros de la Unión Europea provocando que el tráfico chárter dejase ser tan relevante como en el pasado. Tal es el caso que en 2011 los vuelos chárter apenas representaban el 9% del tráfico de pasajeros en España. Esto se debe a que el transporte aéreo ha evolucionado y las compañías aéreas han cambiado sus formatos de negocio. Antes era muy importante diferenciar entre tráfico chárter y regular, pero en la actualidad sería más representativo hablar de compañías de bajo coste o de compañías de red.

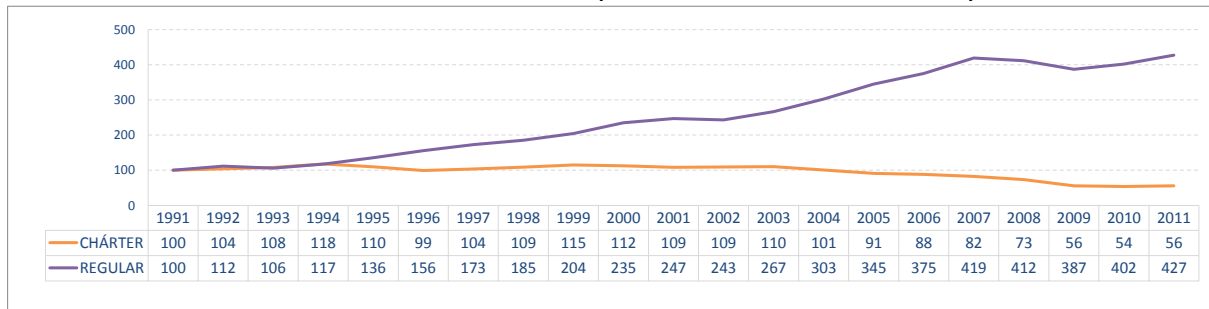
Desde finales de los años noventa el tráfico chárter ha ido disminuyendo año tras año. En ello, también ha influido que la mayoría del tráfico chárter en España tuviese origen y/o destino en países de la Comunidad Económica Europea, con lo cual, la liberalización del transporte aéreo supuso el fin de las restricciones operativas que establecían los diferentes Convenios Bilaterales. La mayoría del tráfico chárter se ha ido convirtiendo en tráfico regular, concretamente las compañías chárter han cambiado su formato de negocio evolucionando hacia modelos de bajo coste más acorde con la situación actual de competencia dentro de la Unión Europea. A pesar de esta menor importancia, los vuelos chárter en las rutas hacia países fuera de la Unión Europea siguen siendo muy importantes. Y dentro de la propia Unión, aunque puntualmente, son muy importantes, ya que ningún gran evento deportivo actual podría contar con un gran volumen de espectadores si no fuese por los vuelos chárter.

FIGURA 57. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. MILLONES DE MOVIMIENTOS DE PASAJEROS



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

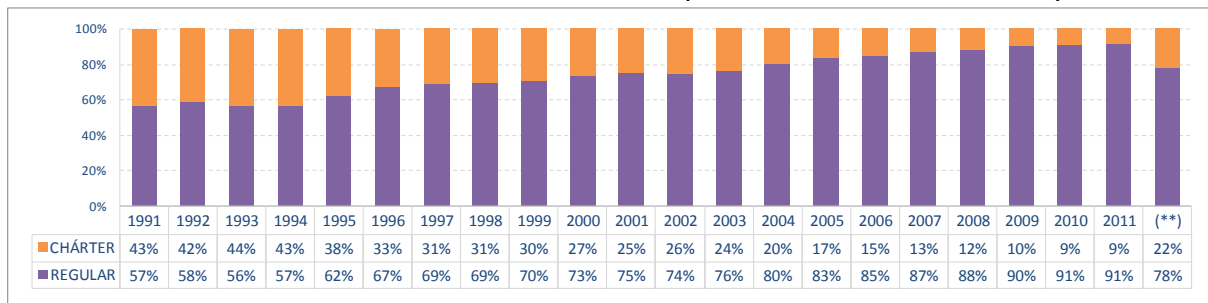
FIGURA 58. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1991 (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

Nota: Entre 1991 y 2011 el crecimiento medio interanual del tráfico chárter fue del -2,9% y el crecimiento medio interanual del tráfico regular fue del 7,5%.

FIGURA 59. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER EN ESPAÑA ENTRE 1991-2011. CUOTA DEL TRÁFICO REGULAR Y CHÁRTER (MOVIMIENTOS DE PASAJEROS)



Fuente: Datos 1991-2000, Anuario Estadístico del Transporte Aéreo en España. Datos 2001-2011 Estadísticas de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil.

(**) Cuota del tráfico doméstico e internacional en el periodo 1991-2011.

A pesar de que la actividad de las compañías aéreas ha evolucionado hacia nuevos formatos de negocio, la actividad chárter, entendida como vuelos no regulares a nivel intraeuropeo, ya no tienen un interés especial; sin embargo, el tráfico aéreo con terceros países sigue estando regulado por las disposiciones incluidas en los convenios bilaterales firmados entre los países europeos y los respectivos países. Por ejemplo, en el caso de España, el tráfico aéreo con Rusia está regulado por un Convenio Bilateral específico y una serie de Acuerdos Chárter. En el caso de mercados que no pertenecen a la Unión Europea, como es el caso de Rusia, es muy importante conocer el grado de evolución del tráfico chárter puesto que se puede utilizar como indicador fiable para analizar un determinado mercado. Así, si el tráfico chárter con un país de fuera de la Unión Europea crece mucho, puede ser una señal de que ese país es un mercado emergente en materia de turismo. Si la tendencia se mantiene en el tiempo, los Gobiernos de ambos países acabarían firmando un nuevo Convenio Bilateral que amplíe la actividad regular y el peso del tráfico chárter se reducirá puesto que el nuevo marco regulador favorecerá el desarrollo del transporte aéreo regular al reducir las limitaciones existentes.

La tabla 14 muestra la evolución del transporte aéreo en España entre 1991 y 2011 usando como indicadores el volumen de queroseno consumido y el número de ocupados. El consumo de queroseno en España se duplicó en este periodo. En 1993 las aerolíneas que operaban en España, tanto nacionales como extranjeras, necesitaron 2,6 millones de toneladas de queroseno para desarrollar su actividad mientras que en 2011 consumieron 5,6 millones de toneladas. Teniendo en cuenta que la tendencia seguida por los fabricantes en los últimos años ha sido la de diseñar aviones que fuesen más eficientes desde el punto de vista del consumo de combustible, este indicador muestra el gran crecimiento de la actividad del transporte aéreo registrada en este periodo. En todo caso, el consumo de queroseno puede verse afectado por la fiscalidad de los distintos países puesto que los impuestos relacionados varían de un país a otro. En este sentido no se ha tomado ninguna política concreta para convertir algunos aeropuertos españoles en “estaciones de servicio” internacionales, de tal manera, que la multitud de aeronaves que hacen escala para repostar siempre incluyan aeropuertos españoles en sus rutas, favoreciendo la actividad aérea y generando actividad comercial gracias al aumento de tráfico originado por estas políticas de facilitación.

La permanente evolución positiva del tráfico aéreo, impulsada por el turismo, ha favorecido el desarrollo del transporte aéreo. En 1991 había 31.000 ocupados en esta actividad, frente a los 48.000 en 2011. Los últimos años de crisis económica en España han reducido el número de empleos en este sector, que llegó a alcanzar los 59.000 ocupados en 2006, casi el doble que en 1991. Sin embargo, el transporte aéreo no se ha desarrollado tanto como lo ha hecho la actividad turística debido a que España, principalmente, es un país receptor de turistas, con un bajo nivel de emisión. Esta situación, acentuada en mayor medida con la crisis económica, se traduce en que hay pocas compañías aéreas españolas y que, además, no son muy grandes en comparación con otras compañías aéreas europeas. Por tanto, parte de ese desarrollo turístico no ha logrado efectos de arrastre sobre las compañías aéreas españolas, en parte, debido a que los diferentes Gobiernos españoles siempre han facilitado la llegada de vuelos operados por compañías extranjeras sin exigir una reciprocidad efectiva de los mismos para las compañías españolas. Además, la liberalización del transporte aéreo en Europa ha facilitado que las compañías aéreas europeas aumenten su presencia en España.

TABLA 14. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA 1991 Y 2011

AÑO	OCUPADOS	NÚMERO ÍNDICE	COSUMO QUEROSENO (millones de toneladas)	NÚMERO ÍNDICE
1991	31.000	100		
1992	31.000	100		
1993	26.000	84	2,6	100
1994	30.000	97	2,9	109
1995	28.000	90	3,1	117
1996	28.000	90	3,3	124
1997	30.000	97	3,4	130
1998	30.000	97	3,8	143
1999	40.000	129	4,1	154
2000	52.000	168	4,3	161
2001	46.000	148	4,4	168
2002	44.000	142	4,2	158
2003	41.000	132	4,4	166
2004	40.000	129	4,9	185
2005	44.000	142	5,2	196
2006	59.000	190	5,4	205
2007	57.000	184	5,7	216
2008	52.000	168	5,6	213
2009	49.000	158	5,1	195
2010	52.000	168	5,2	199
2011	48.000	155	5,6	211
Variación Acumulada 2011/1991 - 2011/1993		54,8%		111,0%
Crecimiento Medio Interanual 2011/1991 - 2011/1993		2,2%		4,2%

Fuente:
Ocupados. Instituto Nacional de Estadística. Encuesta de Población Activa.
Consumo Queroseno. Ministerio de Fomento.

El aumento del tráfico aéreo, año tras año, ha sido posible gracias a que la mayoría de los aeropuertos españoles estaban infrautilizados, aunque en el caso de algunos aeropuertos este rápido crecimiento del tráfico de pasajeros saturó su capacidad obligando a la construcción de nuevas instalaciones que atendiesen al nuevo tráfico. Un ejemplo de aeropuerto cuya capacidad fue superada en este periodo es el de Madrid-Barajas, que a finales de los años noventa presentaba unos niveles de congestión muy elevados, perjudicando la imagen del aeropuerto y penalizando a los usuarios del mismo. Sin embargo, actualmente tiene unos niveles de infrautilización alarmantes, debido a las grandes ampliaciones acometidas y la falta de tráfico aéreo. Por tanto, para que una infraestructura aeroportuaria no se convierta en un activo limitante para el desarrollo del transporte aéreo y, sobre todo, para el desarrollo del turismo, desde el año 2000, se han llevado a cabo una serie de ampliaciones en los principales aeropuertos españoles que han dotado de nueva capacidad a los mismos. En el capítulo 7 se analizará si la política llevada a cabo fue lógica o si por el contrario se vio influenciada por la coyuntura del momento.

TABLA 15. INVERSIONES EN TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA 1990-2010

AÑO	millones de euros					CUOTA DEL AÉREO SOBRE EL TOTAL
	GRUPO FOMENTO	NÚMERO ÍNDICE	AÉREO	NÚMERO ÍNDICE		
1990	5.485	100	44	100	0,8%	
1995	6.023	110	490	1.114	8,1%	
2000	7.861	143	553	1.257	7,0%	
2001	9.831	179	984	2.236	10,0%	
2002	12.650	231	1.381	3.139	10,9%	
2003	14.501	264	2.209	5.020	15,2%	
2004	14.947	273	2.015	4.580	13,5%	
2005	14.075	257	1.507	3.425	10,7%	
2006	18.593	339	1.822	4.141	9,8%	
2007	19.392	354	1.988	4.518	10,3%	
2008	20.977	382	2.121	4.820	10,1%	
2009	22.241	405	1.763	4.007	7,9%	
2010	18.779	342	1.732	3.936	9,2%	
Variación Acumulada 2010/1990	242,4%		3836,4%		-	
Crecimiento Medio Interanual 2000-2010	9,1%		5,8%		-	

Fuente:
Ministerio de Fomento. Informe de Los Transportes y las Infraestructuras.

Grupo Fomento:
ADIF, Grupo AENA, AESA, CEDEX, CNIG, CNSP, INECO, PUERTOS DEL ESTADO, RENFE, SASEMAR, SECEGSA, SEITT, SENASA, SEPES.

En la tabla 15 se muestra la inversión total realizada en infraestructuras de transporte por el grupo Fomento en España entre 1990 y 2010, así como las inversiones realizadas en infraestructuras necesarias para el transporte aéreo. El Ministerio Fomento, además de su estructura ministerial y su propio presupuesto, tiene adscritas una serie de empresas y entidades públicas empresariales que poseen su estructura orgánica propia. Por tanto, a la hora de analizar las inversiones realizadas por el Ministerio de Fomento hay que tener en cuenta a este tipo de empresas y entidades públicas que también realizan fuertes inversiones. De ahí viene la denominación del Grupo Fomento. AENA o ADIF son dos ejemplos de entidades del grupo fomento dedicadas a la planificación y construcción de infraestructuras aéreas y ferroviarias respectivamente. Las inversiones en el modo aéreo han supuesto el 10,4% del total de las inversiones realizadas por el Grupo Fomento entre 2000 y 2010, con un inversión anual media de 1.643,2 millones de euros en este periodo. A pesar de este fortísimo volumen de inversión, el modo aéreo representa una pequeña parte de todas las inversiones efectuadas en materia de transportes en la primera década del siglo XXI.

El Grupo Fomento ha incrementado mucho el volumen de inversión destinado a infraestructuras de transporte entre 1990 y 2010. Las inversiones pasaron de 5.485 millones de euros en 1990 a 18.779 millones en 2010. Este incremento se debió al buen momento económico que atravesó la economía española entre 1995 y 2007. En 1990 apenas se realizaban inversiones en infraestructuras dedicadas al transporte aéreo, ya que los 44 millones de euros invertidos ese año casi no cubrían los trabajos asociados a la realización de tareas de mantenimiento. Sin embargo, la saturación de los principales aeropuertos

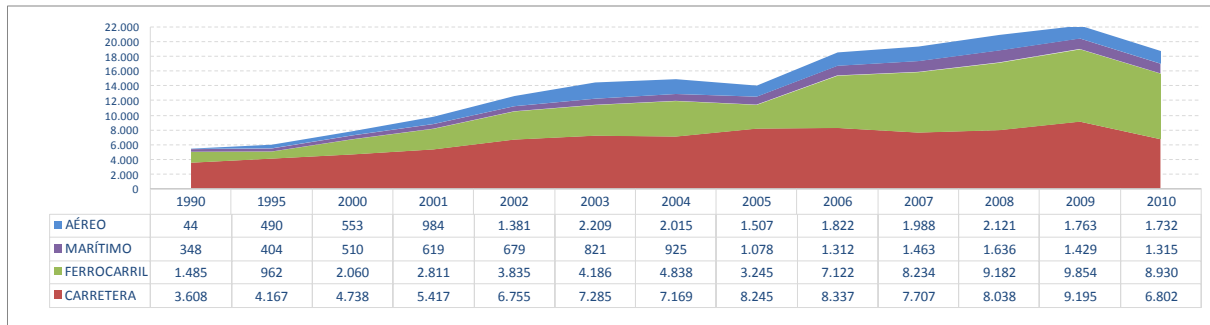
españoles, como Madrid o Barcelona, a mediados de los años noventa obligó a llevar a cabo la ampliación de estas instalaciones aeroportuarias, favoreciendo tanto el crecimiento del tráfico aéreo en estos aeropuertos como en otros pequeños cuyas únicas rutas eran con Madrid y/o Barcelona. Este planteamiento estaba enfocado a favorecer el desarrollo del tráfico doméstico y daba cabida a futuros crecimientos de tráfico en el mercado internacional.

Este volumen de inversión fue acompañado durante muchos años con un gran crecimiento del tráfico aéreo que en cierta medida justificaba las inversiones que se estaban realizando. Sin embargo, la construcción de nuevos aeropuertos que apenas tenían operaciones en los años donde se estaba registrando un gran crecimiento del tráfico aéreo, con ampliaciones de terminales desproporcionadas, torres de control aéreo de diseño, materiales de construcción no adecuados a la climatología de la región en la que se ubica el aeropuerto, etc., no eran justificables desde ningún punto de vista, ni de desarrollo del transporte aéreo ni de viabilidad económica. Por tanto, a pesar de que había un aumento del tráfico que generaba la necesidad de ampliar la infraestructura existente, sobre todo en los aeropuertos más congestionados, que a su vez son los que más tráfico soportan y los que favorecen las conexiones domésticas dentro de España, de ninguna manera se puede justificar la mala planificación que ahora supone un lastre para la viabilidad de todo el sistema aeroportuario.

Las figuras 60, 61 y 62 muestran la evolución de las inversiones realizadas en España por el Grupo Fomento entre 1990 y 2010, según el modo de transporte. En este periodo han aumentado las inversiones en todos los sistemas, aunque el volumen de inversión ha sido desigual. Así, el transporte marítimo y el aéreo han recibido de media en torno al 17% de la inversión anual dedicada a infraestructuras de transporte en este periodo. El 83% restante se ha repartido entre la carretera y el ferrocarril. El transporte por carretera ha sido el que más inversión ha recibido históricamente, sin embargo, desde 2007 el ferrocarril es el modo predominante. Este cambio de tendencia se debe a la fuerte apuesta realizada por el Gobierno español para poner en servicio una de las mayores redes de ferrocarril de alta velocidad a nivel mundial, a pesar de la situación económica actual y de la poca viabilidad de alguno de los tramos que actualmente se están planificando. Si finalmente la red de alta velocidad alcanza un desarrollo desmesurado, la viabilidad económica del ferrocarril estará en entredicho puesto que gran parte de las inversiones realizadas nunca serán recuperables por la baja demanda de tráfico en muchos de los nuevos ramales que se están planificando.

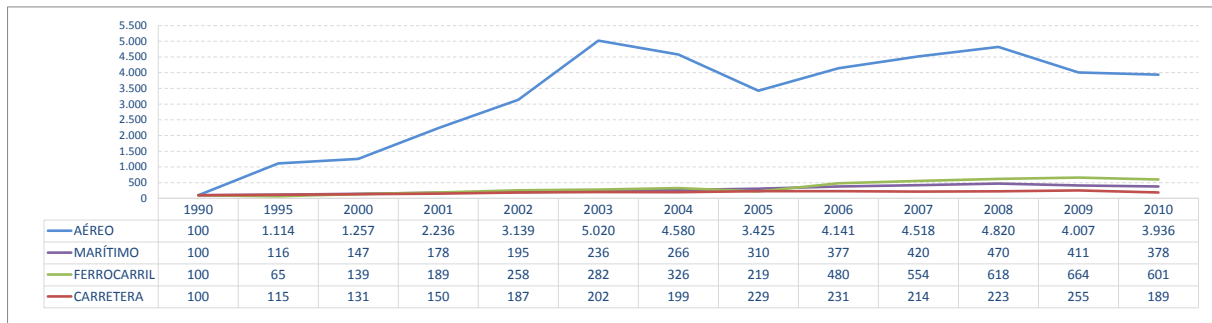
Las grandes inversiones realizadas en la construcción de infraestructuras de transporte, especialmente entre 2000 y 2010, no han generado todo el impacto económico que se podría haber esperado de ellas debido a la mala planificación en ese periodo y a la nula coordinación entre los responsables políticos de los distintos medios de transporte. El impacto económico generado durante la construcción de las mismas tuvo el efecto esperado, es decir, actuaron como motor de desarrollo generando empleo en el sector de la construcción e induciendo actividad económica en el resto de sectores. Sin embargo, una vez que las infraestructuras de transporte han sido puestas en servicio los retornos no han sido los previstos, a pesar de que han sido diferentes partidos políticos los que han estado al frente de la Administración.

FIGURA 60. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. MILLONES DE EUROS



Fuente: Ministerio de Fomento. Informe de Los Transportes y las Infraestructuras.

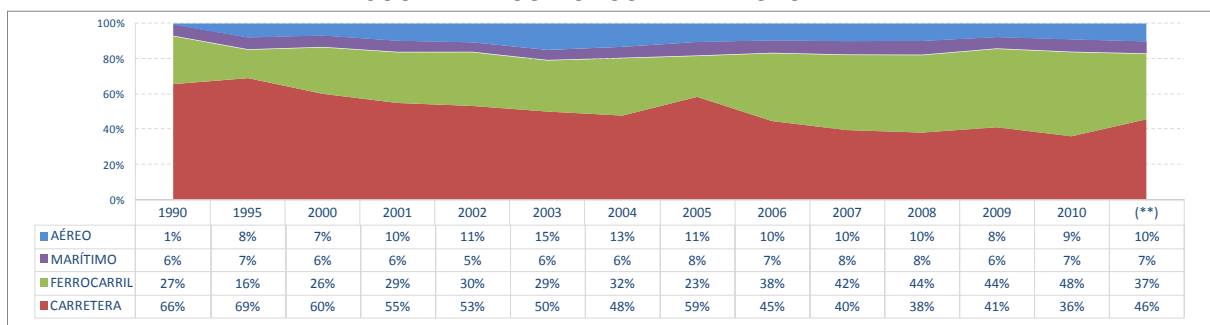
FIGURA 61. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. NÚMERO ÍNDICE 100 EN 1990



Fuente: Ministerio de Fomento. Informe de Los Transportes y las Infraestructuras.

Nota: Entre 1990 y 2010 el crecimiento medio interanual de las inversiones en transporte aéreo fue del 20,2%, el de carretera fue del 3,2%, el de marítimo fue del 6,9% y el del ferrocarril fue del 9,4%.

FIGURA 62. EVOLUCIÓN INVERSIONES POR MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA ENTRE 1990-2010. CUOTA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE



Fuente: Ministerio de Fomento. Informe de Los Transportes y las Infraestructuras.

(**) Cuota los modos de transporte en el periodo 1990-2010.

Los máximos responsables del Grupo Fomento, indistintamente de su signo político, nunca han definido una política de transporte global para el conjunto de España. Los únicos planes realizados han sido planes de inversión que los diferentes Gobiernos han ido adecuando a sus prioridades políticas sin entrar en el fondo de la cuestión: las necesidades de movilidad y de capacidad de transporte a largo plazo. La falta de definición de una política de transporte ha supuesto que cada sector abordase sus necesidades futuras y proyectase sus nuevas infraestructuras teniendo en consideración únicamente la casuística de su propio medio. En ningún caso se llevó a cabo una estructuración de las infraestructuras en su conjunto ni se priorizó un modo sobre otro atendiendo a sus características en función del tipo de transporte que hubiese que realizar. Se optó por construir tanto como fuese posible en todos los modos de transporte. Simplemente construir, no se tuvieron en cuenta los impactos que el desarrollo de un medio tendría sobre otro. El caso más evidente es la competencia entre los servicios ferroviarios de alta velocidad y los servicios aéreos dentro de la península. A la hora de planificar las nuevas infraestructuras aeroportuarias no se tuvo en cuenta el impacto que el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad tendría en las rutas domésticas peninsulares, ni sobre los aeropuertos ni sobre las compañías aéreas españolas, que son las compañías que principalmente explotan las rutas domésticas peninsulares. El efecto negativo de la alta velocidad en los aeropuertos se analiza con mayor profundidad en el capítulo 7.

Tampoco se tuvo en cuenta el modelo de financiación de las nuevas infraestructuras ni cómo esto impactaría sobre las infraestructuras existentes del propio modo de transporte. Un buen ejemplo serían las autopistas de peaje construidas en el entorno de la ciudad de Madrid, conocidas como radiales (R-2, R-3, R-4, R-5, AP-36, AP-41 y M-12). Sin entrar a valorar la utilidad de las mismas, en cuanto a que muchas de ellas no están finalizadas tal y como en su día se proyectaron, todas son de peaje, es decir, que el usuario debe abonar una cantidad cada vez que hace uso de la misma. Pero se construyeron casi en paralelo a autopistas públicas, de libre circulación, ya existentes. Como no podía ser de otro modo, las sociedades privadas creadas al efecto para su construcción y explotación obligaron al Ministerio de Fomento a buscar soluciones para evitar su cierre ya que la demanda en estas autopistas de peaje se desplomó como consecuencia de la situación económica que estaba viviendo España.

Sin embargo, y a diferencia del sector bancario, la nacionalización de estas autopistas de peaje no ha podido ser una opción puesto que el resto de autopistas de peaje de España, que tampoco atraviesan por su mejor momento, también solicitarían algún tipo de ayuda. Un buen ejemplo de la mala planificación y de la falta de coordinación a la hora de construir nuevas infraestructuras es la autopista de peaje M-12. Esta infraestructura es un claro ejemplo de la mala gestión, falta de planificación y mezcla de sistemas de financiación. La M-12 es una autopista semiurbana que conecta la ciudad de Madrid con la terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas. Una autopista de acceso a la nueva zona terminal del aeropuerto de peaje, construida al lado de la autopista M-14. La M-14 es una autopista libre que conecta la ciudad de Madrid con todas las terminales del aeropuerto de Madrid-Barajas. ¿Por qué se construyó la M-12? ¿O por qué se amplió la M-14 hasta la T4 si ya estaba la M-12 proyectada? Este ejemplo muestra la falta de coordinación que durante los últimos años ha existido en España a la hora de crear nuevas infraestructuras.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Tercera Parte. Análisis de los Modelos de Gestión Aeronáutica

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

6. Modelos internacionales de gestión aeroportuaria

6.1. Turismo en España: Recapitulación

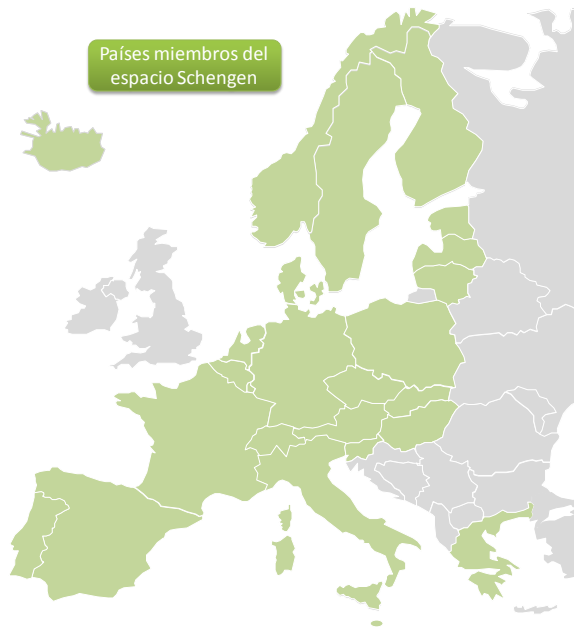
Entre las muchas transformaciones vividas en Europa tras el final de la II Guerra Mundial cabría destacar las derivadas de los cambios interiorizados por la sociedad occidental en cuanto al uso y disfrute del tiempo de ocio. El turismo se ha convertido en el principal medio de disfrute de ese tiempo libre desde la década de 1960. Tras el desarme y la desmovilización de Europa comenzó una etapa de posguerra marcada por la reconstrucción de muchos países gracias a las ayudas recibidas del Plan Marshall, aunque hay que recordar que España no recibió ayudas de este plan. El crecimiento económico, la cooperación internacional y la mejora de los niveles de vida expandirán la sociedad de consumo de masas por casi toda Europa. Ambos factores, el auge del transporte aéreo y de patrones de consumo modernos, se convertirán en poco tiempo en cuestiones determinantes de lo que hoy día denominamos turismo de masas.

Aunque la industria del turismo se desarrolló enormemente tras el final de la II Guerra Mundial, el “viaje por placer” fuera del lugar de residencia habitual era un fenómeno que se venía produciendo desde mediados del siglo XIX, como ocurría con el turismo termal y de balnearios (Moreno Garrido 2007). Grandes grupos turísticos que operan en el sector en la actualidad tienen una larga historia, como, por ejemplo, Thomas Cook, que abrió su primera oficina en la Puerta del Sol de Madrid en 1899. Estas actividades, en todo caso, estaban muy restringidas a determinadas clases sociales de alta capacidad económica. Cómo no recordar, por ejemplo, los grandes viajes de la emperatriz Isabel de Baviera (Sissi Emperatriz) a la región de los grandes lagos (Suiza) o a la Isla de Madeira, donde su presencia impulsó la apertura de un hotel de lujo y el desarrollo de una oferta turística inexistente hasta entonces.

Pero, sin duda, la verdadera industria turística no podía triunfar e imponerse hasta que no se produjese el desarrollo del Estado del Bienestar. Logros que se consiguen en una Europa que, tras las cicatrices de la guerra, empezó a caminar unida desde 1957 con la firma del Tratado de Roma y la creación de la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad de la Energía Atómica (EURATOM). Ese espíritu de unidad y amistad se ha ido fortaleciendo hasta llegar a la actual Unión Europea, donde una parte de los países miembros también comparten la misma moneda, el Euro. Las facilidades derivadas de este proceso integrador, como el libre movimiento de personas, capitales y mercancías, ha facilitado aún más el turismo intraeuropeo. En este sentido, los países del Mediterráneo y, especialmente, España se han visto favorecidos por esas circunstancias a la hora de desarrollar y mejorar su oferta turística destinada a los países del centro y norte de Europa. España, que en un principio quedó fuera tanto de las ayudas del Plan Marshall como de los primeros tratados fundacionales de la Unión Europea, ha seguido a partir de la Transición una línea aperturista y de integración en su entorno que ha dado sus mejores frutos en las últimas décadas gracias a la plena incorporación a la Unión en

1986. Otros hitos esenciales para el desarrollo turístico en España, como ya sabemos, han sido la firma de convenio Schengen⁶¹ y la adopción del Euro como moneda común.⁶²

FIGURA 63. PAÍSES INTEGRANTES DEL ESPACIO SCHENGEN



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio del Interior.

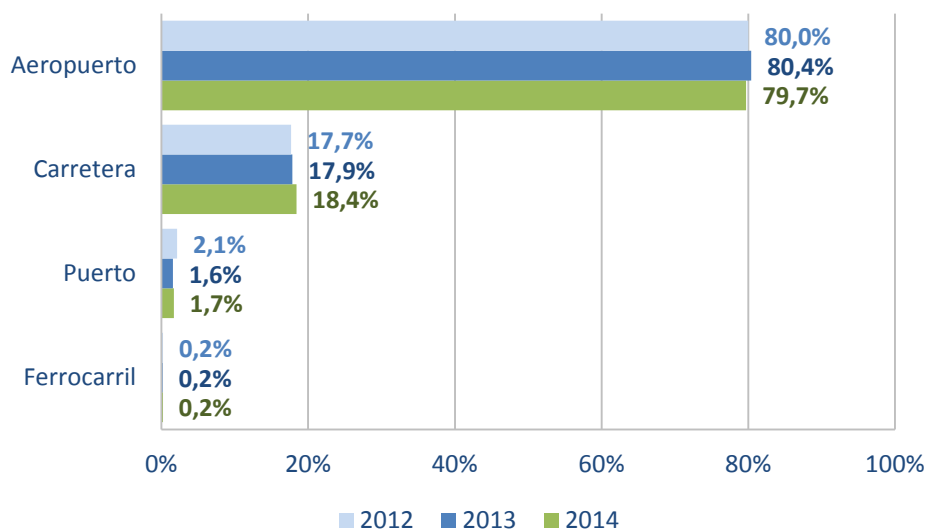
La entrada en la Unión Europea ha supuesto un proceso completo de transformación de la economía española, mucho más amplio y trascendente que el llevado a cabo durante el Plan Nacional de Estabilización Económica en 1959. Aunque este último supuso el comienzo de cierta apertura frente a la dura autarquía franquista, no fue hasta la incorporación a la Unión Europea cuando se produjo la salida definitiva del aislamiento internacional que padecía España desde la Declaración de Potsdam en agosto de 1945. Este proceso de apertura internacional vino acompañado de grandes eventos deportivos y culturales como los mundiales de fútbol de 1982 o las olimpiadas de Barcelona y la Expo de Sevilla en 1992. Gracias a estos eventos, España se pudo mostrar al mundo como un país moderno y democrático que había consolidado un proceso de transición política de una manera ejemplar. Durante los años noventa y la primera década del siglo XXI el turismo ha registrado un crecimiento continuo, gracias a la consolidación de España dentro de la Unión Europea, favoreciendo que muchos europeos decidan comprar una

⁶¹Schengenland es la denominación dada al territorio que abarcan Alemania, Francia, Italia, Bélgica, Luxemburgo y Holanda, que tras diversas reuniones acordaron la creación de un espacio común cuyos objetivos fundamentales son la supresión de fronteras entre estos países, la seguridad, la inmigración y la libre circulación de personas. España se sumó al acuerdo en 1991, BOE núm. 181, de 30 de julio de 1991. En el Apéndice I se incluye información adicional sobre el acuerdo y los tratados que regulan el espacio Schengen.

⁶²Las monedas y billetes del euro entraron en circulación el 1 de enero de 2002 aunque el nombre fue adoptado oficialmente el 16 de diciembre de 1995. El euro se introdujo en los mercados financieros mundiales, como una moneda de cuenta el 1 de enero de 1999, reemplazando a la Unidad Monetaria Europea (ECU).

segunda vivienda en nuestro país y pasar largas temporadas en él, cambiando el modelo turístico desde un turismo de paquete vacacional a un turismo residencial de largas estancias.

FIGURA 64. ENTRADAS DE TURISTAS EN SEGÚN VÍA DE ACCESO 2012-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IET.

Esta serie de acontecimientos mencionados, junto con otros muchos que veremos más adelante, han ido facilitando en gran manera la consolidación de España como destino turístico de primer nivel en el ámbito internacional. Los últimos años han sido especialmente buenos en cuanto a llegadas internacionales se refiere. En los años 2012, 2013 y 2014 se han batido todos los records de llegadas de turistas, registrando respectivamente, 57,5; 60,7 y 65 millones de turistas⁶³. Este buen comportamiento del turismo exterior ha convertido a España en el tercer país receptor de turistas internacionales a nivel mundial tras Francia y Estados Unidos, justo por delante de China, tal y como se observa en la tabla 16. Sin embargo, si nos fijamos en los ingresos derivados de ese turismo internacional (tabla 17), España sólo es superada en este periodo por los Estados Unidos. Incluso a pesar de la coyuntura económica actual, el número de turistas internacionales que han visitado España durante los últimos años sigue una senda ascendente, registrando incrementos del 6,3% en 2012, del 4,7% en 2013 y del 7,1% en 2014. Ese crecimiento se debe, en parte, a la situación de inestabilidad socio-política de muchos de los países del Norte de África. Como puede comprobarse en la figura 64, entre 2012 y 2014 el 80% de los turistas que llegaron a España lo hicieron a través de los aeropuertos, la principal vía de acceso, frente al 18% que entró por carretera. La entrada de turistas por barco supone menos del 2% mientras que los turistas que utilizan el ferrocarril apenas representan un 0,2%. Por tanto, la evolución del tráfico aéreo y del turismo están íntimamente relacionados. En el caso de las islas Baleares y Canarias esta importancia es mucho mayor, ya que la práctica totalidad de los

⁶³Fuente: Organización Mundial de Turismo.

turistas, nacionales e internacionales, llegan en avión. El desarrollo del transporte aéreo en las islas, además, garantiza un gran nivel de conectividad con la Península.

TABLA 16. RANKING DE PAÍSES SEGÚN LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES 2012-2014

PAÍS	Millones de turistas			Variación (%)
	2012	2013	2014	2014/2012
1 FRANCIA	83,0	83,6	83,7	0,8
2 ESTADOS UNIDOS	66,7	70,0	74,8	12,1
3 ESPAÑA	57,5	60,7	65,0	13,0
4 CHINA	57,7	55,7	55,6	-3,6
5 ITALIA	46,4	47,7	48,6	4,7
6 TURQUIA	35,7	37,8	39,8	11,5
7 ALEMANIA	30,4	31,5	33,0	8,6
8 REINO UNIDO	29,3	31,2	32,6	11,3
9 RUSIA	25,7	28,4	29,8	16,0
10 MEXICO	22,4	24,2	29,1	29,9

Fuente: Informe Panorama OMT del Turismo Internacional (OMT 2015).

El turismo es una gran fuente de ingresos para los países especializados, ingresos que se tornan especialmente importantes en el caso de España, ya que son vitales para cuadrar la Balanza de Pagos y compensar el déficit comercial que persiste de manera estructural en la economía debido a la gran dependencia energética. Gracias a que España está fuertemente especializada en la recepción de turistas internacionales y que no es un país relevante desde el punto de vista de la emisión de turistas se consigue un saldo turístico muy favorable que permite compensar, parcialmente, las necesidades de financiación del país. En las tablas 16, 17 y 18 se puede observar cómo los principales países por gasto turístico también se encuentran entre los principales países por ingresos turísticos, es decir, el saldo turístico de estos países es muy reducido e incluso negativo en algunos casos. España se ha especializado como destino turístico internacional desarrollando un sector muy competitivo que permite generar un gran saldo turístico positivo que ha servido históricamente para financiar, parcialmente, la dependencia de energía y adquirir bienes en el extranjero. En la figura 65 se muestra la evolución del saldo de la balanza por cuenta corriente entre 2012 y 2014. Como se puede observar en dicha figura el turismo genera un gran saldo positivo que ayuda a cuadrar la balanza por cuenta corriente. Históricamente, el turismo ha sido el único componente con saldo positivo, aunque en los últimos años también se nota mejora en otras exportaciones de servicios como consecuencia de la crisis y la necesidad de muchas empresas de buscar mercados exteriores.

TABLA 17. RANKING DE PAÍSES SEGÚN INGRESOS POR TURISMO INTERNACIONAL 2012-2014

PAÍS	Miles de millones (\$ EE.UU.)			Variación (%)
	2012	2013	2014	2014/2012
1 ESTADOS UNIDOS	160,8	172,9	177,2	7,5
2 ESPAÑA	57,8	62,6	65,2	12,8
3 CHINA	50,0	51,7	56,9	13,8
4 FRANCIA	53,5	56,7	55,4	3,6
5 MACAO (CHINA)	42,4	51,8	50,8	19,8
6 ITALIA	41,0	43,9	45,5	11,0
7 REINO UNIDO	36,0	41,0	45,3	25,8
8 ALEMANIA	37,9	41,3	43,3	14,2
9 TAILANDIA	32,0	41,8	38,4	20,0
10 HONG KONG (CHINA)	32,0	38,9	38,4	20,0

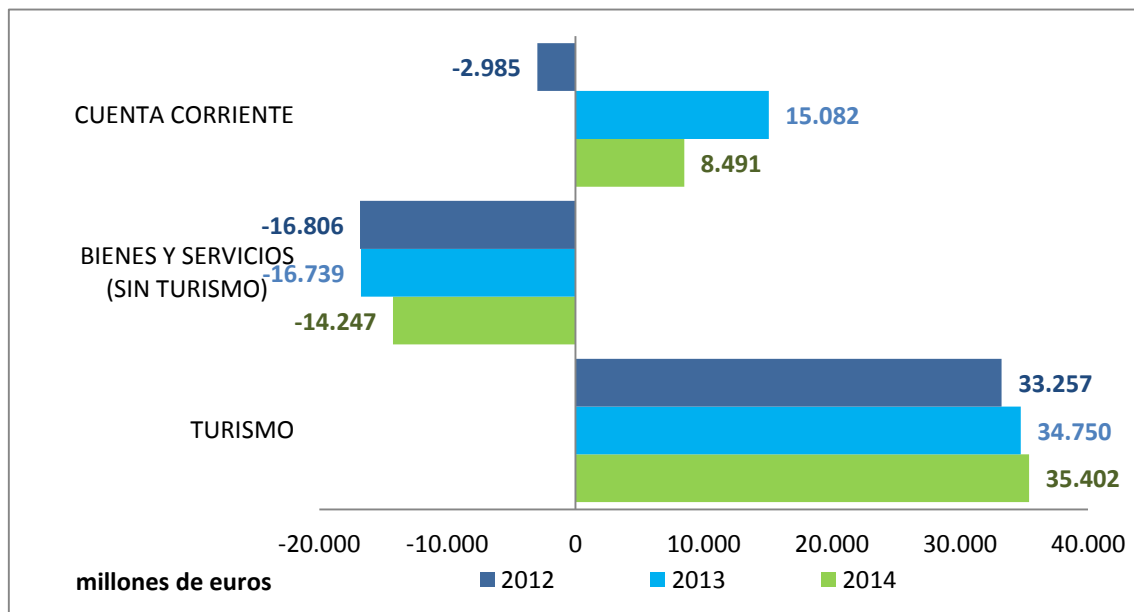
Fuente: Informe Panorama OMT del Turismo Internacional (OMT 2015).

TABLA 18. RANKING DE PAÍSES SEGÚN GASTOS POR TURISMO INTERNACIONAL 2012-2014

PAÍS	Miles de millones (\$ EE.UU.)			Variación (%)
	2012	2013	2014	2014/2012
1 CHINA	102,0	128,6	164,9	61,7
2 ESTADOS UNIDOS	83,5	86,2	110,8	32,7
3 ALEMANIA	81,3	85,9	92,2	13,4
4 REINO UNIDO	51,3	52,6	57,6	12,3
5 RUSIA	42,8	53,5	50,4	17,8
6 FRANCIA	39,1	42,4	47,8	22,3
7 CANADÁ	35,0	35,2	33,8	-3,4
8 ITALIA	26,4	27,0	28,8	9,1
9 AUSTRALIA	28,0	28,4	26,3	-6,1
10 BRASIL	22,2	25,1	25,6	15,3

Fuente: Informe Panorama OMT del Turismo Internacional (OMT 2015).

FIGURA 65. SALDO DE LA BALANZA POR CUENTA CORRIENTE 2012-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Boletín Estadístico del Banco de España, mayo 2015.

La fortaleza del sector turístico español es tan grande que además de atraer a millones de turistas extranjeros tiene la cualidad de retener al turista nacional. El hecho que España sea un país eminentemente receptor influye de manera decisiva en la estructura y en el comportamiento tanto de la industria turística española como en el transporte aéreo, ya que las compañías aéreas españolas no pueden influir en el origen de la demanda turística hacia España y los gestores aeroportuarios se ven afectados por las prácticas desarrolladas por las empresas extranjeras. En este sentido, el desarrollo del turismo siempre ha ido ligado a la evolución de los medios de transporte. Así, los primeros turistas termales de finales del siglo XIX y principios del XX elegían sus destinos vacacionales en función del floreciente desarrollo de líneas de ferrocarril en nuestro país (Moreno Garrido 2007). Dichas líneas férreas, o mejor dicho su alcance, marcaban el nivel de desarrollo turístico de las regiones por las que discurrían, contribuyendo al aislamiento de otras potencialmente importantes.

En los últimos años el sector turístico está evolucionando favorablemente gracias al aumento de las llegadas de turistas internacionales. Sin embargo, los destinos donde el turista nacional tiene mayor peso están sufriendo las consecuencias de la crisis y que algunos destinos se reconviertan para atraer turismo internacional. En este sentido, la posibilidad de contar con infraestructuras aeroportuarias en servicio favorece esta reconversión y permite que los turistas internacionales lleguen a estos nuevos destinos. Pero para que esta transformación se lleve a cabo, el sector turístico, junto con los representantes regionales, deberán publicitar conjuntamente todo el territorio para favorecer la llegada de más turistas a más destinos. Sólo a través de políticas coordinadas de desarrollo turístico las regiones más expuestas al turismo nacional podrán dar el salto al ámbito internacional y aprovechar la tendencia favorable de los últimos años.

6.2. Transporte Aéreo en España: Recapitulación

El desarrollo del Estado de Bienestar y la buena evolución de las economías europeas a partir de la década de 1950 favorecieron cambios estructurales en el turismo que con el paso del tiempo se convirtió en un fenómeno de masas, siendo el transporte aéreo el elemento clave que favoreció su expansión internacional. El paso a una economía de paz tras la II Guerra Mundial supuso el cierre de muchas infraestructuras aeronáuticas militares, así como desmilitarizar gran cantidad de aviones y pilotos. Estos excedentes, junto al desarrollo tecnológico alcanzado durante el conflicto, facilitaron el rápido crecimiento de la industria del transporte aéreo. La reconversión de los grandes bombarderos, el desarrollo de los primeros aviones comerciales de alcance intercontinental⁶⁴, el inicio de las operaciones comerciales de aeronaves a reacción⁶⁵ y la posterior evolución hacia aeronaves de mayor tamaño⁶⁶, similares a las que actualmente surcan los cielos, no hizo sino reforzar el impulso del turismo internacional y vincularlo a este medio de transporte. El otro elemento fundamental que favoreció el desarrollo del transporte aéreo en el ámbito internacional fue la firma del Convenio de Chicago en 1944. Con la firma de este convenio se creó una estructura legal y económica que dio soporte al tráfico internacional de pasajeros, a través de convenios bilaterales entre países, en los que quedaban definidos todos los aspectos necesarios para la realización de vuelos internacionales.

Desde el inicio de la aviación en 1903⁶⁷, las aeronaves siempre fueron marcando la pauta en cuanto a las necesidades y requisitos de las instalaciones terrestres. Sin embargo, esa tendencia finalizó en la década de 1970, tras la entrada en servicio del primer Boeing B-747⁶⁸. Esta aeronave, que marcó una época para las compañías aéreas, también significó el fin de otra etapa para los aeropuertos. El desarrollo del transporte aéreo, el gran volumen de tráfico y su complejidad operativa pusieron fin a la permanente adaptación del aeropuerto a la aeronave. Las fuertes inversiones que siempre han ido asociadas con la creación de nueva capacidad aeroportuaria significaron que las necesidades operativas de los aeropuertos pasaban a estar por delante de las necesidades de las aeronaves y, por tanto, desde aquellos días los nuevos aviones que han entrado en servicio, como el Airbus⁶⁹ A-380, se han tenido que diseñar teniendo en cuenta las dimensiones y los requisitos de los aeropuertos. Por tanto, son los aeropuertos los que en la actualidad influyen de manera más restrictiva en el desarrollo del transporte aéreo desde un punto de vista técnico y operativo.

Sin embargo, muchos aeropuertos, especialmente los grandes, están evolucionando hacia el concepto de “*ciudad aeroportuaria*” debido a la gran cantidad

⁶⁴El 13 de octubre de 1950 se realizó el primer vuelo del modelo L-1049 “*Super Constellation*”.

⁶⁵El De Havilland Comet fue el primer avión comercial de pasajeros que voló con motores a reacción. Este avión de fabricación británica realizó su primer vuelo en 1952.

⁶⁶El 22 de enero de 1970 se realizó el primer vuelo comercial de un B-747.

⁶⁷El primer vuelo de los hermanos Wright se realizó el 17 de diciembre de 1903 y, 66 años después, el 16 de julio de 1969 la misión tripulada Apolo 11 llegaba a la superficie lunar.

⁶⁸Boeing es uno de mayores fabricantes de aviones y material aeroespacial del mundo, con sede en Estados Unidos. Esta empresa ha desarrollado entre otros, los modelos B-747 y B-737.

⁶⁹Esta empresa es filial del consorcio Europeo EADS, destacando entre sus modelos el A-380 y el A-320.

de servicios de todo tipo que aglutinan a su alrededor (Doganis 1995; Salazar 2003). En este sentido, los grandes aeropuertos europeos tienen limitada su capacidad de crecimiento por la cercanía a núcleos urbanos y las restricciones medioambientales que aplican para reducir las molestias generadas sobre los habitantes de su entorno. Esa disputa entre el entorno y el aeropuerto suele acabar con la imposición de limitaciones operativas para los aeropuertos. Algunos ejemplos en el ámbito europeo los encontramos en Ámsterdam (Schiphol) o Londres (Heathrow) donde ambos sufren limitaciones operativas en horario nocturno que limitan su actividad, reduciendo el número máximo de operaciones a lo largo del año.

En comparación con nuestros vecinos europeos, España tuvo un déficit de instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias desde la II Guerra Mundial. Tras ella, muchos aeródromos militares desarrollados durante la contienda se convirtieron en los aeropuertos de numerosas ciudades europeas. Sin embargo, en España el déficit estructural en materia de infraestructuras ha durado hasta nuestros días. En la actualidad, gracias a las fuertes inversiones acometidas durante los últimos 10 años, el sistema aeroportuario español tiene garantizada una gran cobertura de la capacidad ante nuevos crecimientos en el tráfico aéreo. Sin embargo, surge un nuevo problema, la sostenibilidad del sistema aeroportuario a la largo plazo como consecuencia de un excesivo aumento de dicha capacidad frente a la disminución del tráfico aéreo, tanto coyuntural -como consecuencia de la crisis- como estructural por la pérdida de pasajeros domésticos que han cambiado el avión por el tren de alta velocidad.

Esta capacidad aeroportuaria actual, sitúa a España en una posición óptima para continuar siendo uno de los destinos turísticos más importantes del mundo. Sin embargo, la reducida emisión de turistas limita el desarrollo de grandes grupos empresariales españoles obligando al sector turístico a depender de los actores internacionales. Dicha dependencia varía en función de la Comunidad Autónoma (CC.AA.). En la tabla 19 se muestra el ranking de llegadas de turistas por CC.AA. En esta tabla se puede observar cómo Cataluña fue la que más turistas recibió en 2014 con un 25,9% del total, seguida por Canarias y Baleares con un 17,7% y un 17,5%, respectivamente. Estas CC.AA., junto con Andalucía, Valencia y Madrid (ordenadas por volumen de turistas recibidos), suponen el 90,7% de las llegadas de turistas a España en 2014. Por tanto, se puede observar cómo la llegada de turistas internacionales se distribuye muy claramente entre los dos archipiélagos, las CC.AA. de la costa mediterránea y Madrid.

Analizando brevemente el tráfico aéreo en España se puede observar como las CC.AA. con mayor tráfico son las mismas que reciben el mayor número de turistas internacionales, aunque el orden varía ligeramente, tal y como se puede observar en la tabla 19. Madrid tiene mayor tráfico aéreo de pasajeros, seguida por Cataluña, Canarias, Baleares, Andalucía y Valencia. Madrid es la única región que varía su orden, ya que esta Comunidad, además de recibir tráfico turístico, concentra gran parte del tráfico doméstico tanto con los dos archipiélagos como con la península. Además, gracias a la presencia de la compañía Iberia en el aeropuerto de Madrid/Barajas, gran parte de los pasajeros que viajan entre Europa y Latinoamérica vuelan haciendo escala en Madrid.

TABLA 19. ENTRADA TURISTAS SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA DE DESTINO PRINCIPAL 2012-2014

CC.AA.	Turistas	Turistas	Turistas	Cuota (%)	Variación (%)
	2012	2013	2014	2014	2014/2012
1 Cataluña	14.439.754	15.588.203	16.814.199	25,9	16,4
2 Canarias	10.138.533	11.111.328	11.475.211	17,7	13,2
3 Balears (Illes)	10.365.709	10.632.679	11.367.224	17,5	9,7
4 Andalucía	7.528.917	7.880.090	8.501.991	13,1	12,9
5 C. Valenciana	5.359.050	5.971.523	6.233.881	9,6	16,3
6 Madrid (C. de)	4.463.531	4.224.986	4.546.559	7,0	1,9
7 Castilla y León	921.235	1.466.382	996.065	1,5	8,1
8 País Vasco	1.354.541	905.942	1.569.745	2,4	15,9
9 Galicia	861.338	853.225	1.050.417	1,6	22,0
10 Murcia (Región de)	582.654	620.920	805.658	1,2	38,3
11 Aragón	272.473	310.699	327.028	0,5	20,0
12 Cantabria	287.910	259.615	369.138	0,6	28,2
13 Asturias (Pr. de)	234.207	232.745	236.523	0,4	1,0
14 Navarra (C. Foral de)	249.039	228.338	261.717	0,4	5,1
15 Extremadura	160.511	162.710	196.283	0,3	22,3
16 Castilla - La Mancha	171.532	157.015	182.612	0,3	6,5
17 Rioja (La)	73.562	54.673	61.024	0,1	-17,0
TOTAL ESPAÑA	57.464.496	60.661.073	64.995.275	100	13,1

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (IET). FRONTUR (Movimientos turísticos en fronteras).

En la tabla 20 se pueden observar los principales países emisores de los turistas que llegaron a España entre los años 2012 y 2014. Predominan países europeos, en especial, el Reino Unido, Alemania y Francia, que son los tres más importantes. Desde ellos llega a España más de la mitad de los turistas internacionales. El resto de países europeos se sitúa a mucha distancia. Destaca también la presencia de Estados Unidos, situado en la decimotercera posición con un volumen de turistas similar al de los países nórdicos y muy superior al resto de países del continente americano. También hay que mencionar la presencia de Japón, el único país asiático con un volumen de llegada de turistas significativo. Cabe destacar la enorme influencia del “turismo” latinoamericano en el proceso migratorio entre esta región y España, donde parte de ese flujo turístico registrado se corresponde en realidad con el flujo migratorio. No obstante, la inmigración, de gran importancia en los últimos diez años, ha moderado mucho su evolución debido a la situación económica por la que atraviesa España. No sólo se ha frenado la llegada de inmigrantes sino que en algunos casos se está produciendo un retorno a los países de origen. Aun así, las grandes inversiones de compañías Españolas en

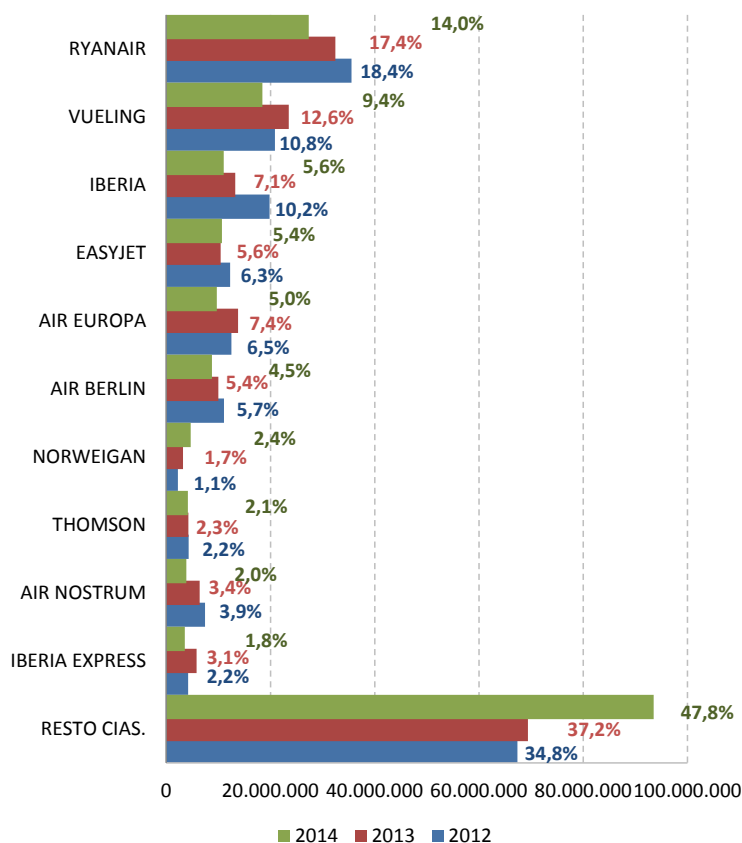
Latinoamérica sigue siendo un factor que garantiza un gran volumen de tráfico en este mercado. Sin embargo, analizando el tráfico aéreo en España, se puede observar cómo las compañías aéreas españolas cada día tienen menos cuota en el tráfico de pasajeros.

TABLA 20. ENTRADAS DE TURISTAS SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA 2012-2014

PAÍS EMISOR	Turistas	Turistas	Turistas	Cuota (%)	Variación (%)
	2012	2013	2014	2014	2014/2012
1 Reino Unido	13.624.050	14.327.277	15.006.744	23,1	10,1
2 Alemania	9.318.737	9.854.760	10.422.055	16,0	11,8
3 Francia	8.913.399	9.525.432	10.615.746	16,3	19,1
4 Italia	3.537.932	3.251.019	3.697.702	5,7	4,5
5 Países Bajos	2.559.989	2.617.460	2.767.130	4,3	8,1
6 Bélgica	1.701.782	1.873.221	2.180.457	3,4	28,1
7 Portugal	1.824.878	1.670.545	1.876.524	2,9	2,8
8 Suecia	1.406.949	1.715.477	1.774.112	2,7	26,1
9 Rusia	1.202.073	1.581.785	1.420.647	2,2	18,2
10 Noruega	1.250.357	1.517.668	1.533.289	2,4	22,6
11 Suiza	1.443.610	1.487.256	1.632.011	2,5	13,1
12 Irlanda	1.189.278	1.270.038	1.291.435	2,0	8,6
13 EE.UU.	1.239.199	1.194.948	1.218.617	1,9	-1,7
14 Dinamarca	929.258	984.707	1.054.188	1,6	13,4
15 Finlandia	581.777	656.897	682.950	1,1	17,4
16 Austria	564.068	568.311	591.495	0,9	4,9
17 Japón	357.671	374.175	475.058	0,7	32,8
18 Brasil	410.182	394.366	441.015	0,7	7,5
19 Argentina	348.102	363.630	344.015	0,5	-1,2
20 Mexico	269.305	265.863	323.741	0,5	20,2
21 Canada	260.898	245.816	216.656	0,3	-17,0
22 Venezuela	173.121	149.711	158.567	0,2	-8,4
23 Chile	260.898	57.604	61.253	0,1	-76,5
Resto Europa	2.194.674	2.362.761	2.537.546	3,9	15,6
Otros América	381.670	401.236	371.364	0,6	-2,7
Resto Mundo	1.740.919	1.949.111	2.300.957	3,5	32,2
TOTAL ESPAÑA	57.464.496	60.661.073	64.995.275	100	13,1

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (IET). FRONTUR (Movimientos turísticos en fronteras).

FIGURA 66. PRINCIPALES COMPAÑÍAS EN ESPAÑA 2012-2014 PASAJEROS Y PORCENTAJE DE PASAJEROS SOBRE EL TOTAL



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web de AENA.

Valga reseñar, por ejemplo, que desde 2012 la compañía aérea irlandesa Ryanair fue la que mayor volumen de pasajeros transportó en los aeropuertos de España, tal y como se observa en la figura 66. Se puede comprobar la correlación entre la nacionalidad de las principales compañías europeas que operan en España y los principales países emisores de turistas. También se observa cómo las compañías de bajo coste tienen una gran presencia, en el mercado español, ya que de las 10 principales 6 lo son. Entre ellas hay dos españolas, Vueling e Iberia Express. El transporte aéreo en España está marcado por la fuerte y creciente presencia de compañías aéreas europeas, y la paulatina disminución y desaparición de compañías aéreas españolas, aunque de las diez compañías con más tráfico en los últimos años, cinco sean nacionales (Vueling⁷⁰, Iberia⁷¹, Air Europa⁷², Air Nostrum⁷³ e Iberia Express⁷⁴). Entre las que más terreno han ganado se encuentran

⁷⁰Vueling es una compañía participada por Iberia que posee el 46% de las acciones. Actualmente forma parte del grupo IAG.

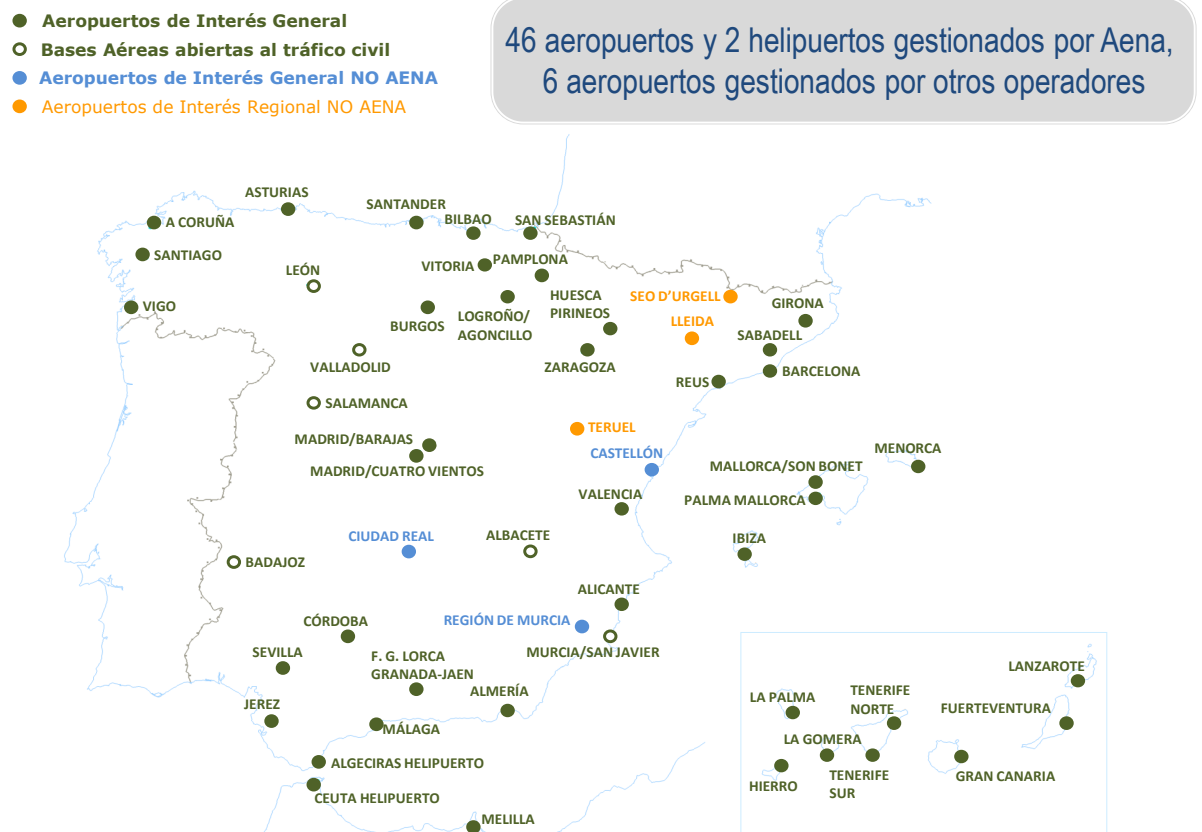
⁷¹ Iberia es la antigua compañía de bandera española. El término compañía de bandera atiende a que en los inicios de la aviación comercial, tras la II Guerra Mundial, los países decidían que compañía era la que operaba los vuelos internacionales. La mayoría de los países solo tenían una compañía aérea que representaba a su país en los destinos donde operaba, de ahí el término de compañía de bandera. Actualmente forma parte del grupo IAG.

⁷² Compañía aérea que está integrada dentro del grupo turístico español Globalia.

⁷³ Air Nostrum pertenece a la familia Seratosa a través de la sociedad Nefinsa. Esta compañía tiene un acuerdo con Iberia para actuar como compañía franquiciada. En este caso, ser una compañía franquiciada significa que

una irlandesa (Ryanair), dos inglesas (Easyjet y Thomson) y dos alemanas (Air Berlin⁷⁵ y Lufthansa⁷⁶). Al igual que ha sucedido con las compañías aéreas, los grupos hoteleros, turoperadores, etc. de capital español representan cada vez menos proporción de la oferta turística nacional, de manera que gran parte del sector está sujeto al devenir y a los intereses de grupos internacionales, principalmente europeos. Esta situación de dependencia se acentúa más en los archipiélagos que en la península y, según el momento geopolítico y geoeconómico, puede favorecer o perjudicar a la industria turística nacional. En la actualidad, la industria turística española se está viendo favorecida (especialmente en las islas Canarias) por la situación de inestabilidad que viven los países del Norte de África debido a que las diferentes revueltas sociales han influido negativamente sobre la demanda turística internacional, especialmente la europea, que ha optado por disfrutar de sus vacaciones en un destino cálido más seguro y estable, como es España, en general, y las islas Canarias en particular.

FIGURA 67. AEROPUERTOS DISPONIBLES PARA EL TRÁFICO CIVIL EN 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los gestores aeroportuarios que operan en España.

Iberia coordina y comercializa la programación de vuelos y Air Nostrum los opera a cambio de una contraprestación económica.

⁷⁴ Iberia Express es la filial de bajo coste de Iberia. Actualmente forma parte del grupo IAG.

⁷⁵ Air Berlín es la segunda compañía alemana por volumen de pasajeros. Esta compañía utiliza el aeropuerto de Palma de Mallorca como base para concentrar sus operaciones entre España y Alemania.

⁷⁶ Lufthansa es la antigua compañía de bandera alemana.

España cuenta con una gran capacidad para atraer tráfico aéreo internacional. A finales de 2015 en España había 54 instalaciones aeroportuarias capacitadas para atender tráfico comercial civil. De ellas, 46 aeropuertos y dos helipuertos son gestionados por AENA estando todas abiertas al tráfico aéreo. El aeropuerto de Lleida y el de la Seo de Urgel, son gestionados por la Generalitat de Catalunya y están abiertos al tráfico aéreo. El aeropuerto de Teruel ha sido promovido por el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Teruel, estando abierto al tráfico aéreo pero sin capacidad para atender pasajeros. Los aeropuertos de Ciudad Real, Castellón y Murcia han sido promovidos por sus respectivas diputaciones, pero solo está operativo el de Castellón. Los aeropuertos de Murcia y Ciudad Real, aunque están terminados, se encuentran a la espera de poder abrirse al tráfico aéreo cuando alguna compañía aérea considere interesante operar desde ellos. Esta gran cantidad de aeropuertos, sobre todo dentro de la península y especialmente en el centro norte, ponen de manifiesto el exceso de infraestructuras actualmente abiertas al tráfico civil comercial y que, con la evolución del tráfico aéreo en los últimos años, no se pueden sostener a largo plazo. A pesar de esta situación ineficiente y de compleja sostenibilidad, no olvidemos que el stock de infraestructura aeroportuaria es el que facilita el desarrollo del transporte aéreo y del turismo.

Debido al incremento de los niveles de tráfico, la actividad aeroportuaria ha pasado de ser una parte de la Administración a convertirse en un negocio dinámico con orientación comercial. Los aeropuertos han dejado de ser grandes infraestructuras soportadas por el Estado para pasar a ser empresas capaces de autofinanciarse cuyos principales pilares son la seguridad, la eficiencia económica, la eficacia operativa y la calidad de los servicios. En los siguientes apartados se recogen las diferentes fórmulas de gestión de los aeropuertos y las organizaciones aeroportuarias más representativas. Hay un amplio abanico de posibilidades, no existiendo ningún modelo generalizado u óptimo para la gestión aeroportuaria ya que cada entorno económico, geográfico, político e histórico ha ido definiendo diferentes modelos. Sí parece clara la necesidad de los aeropuertos de disponer de una potente capacidad empresarial y de gestión que les permita lograr la financiación necesaria y adaptarse con flexibilidad a las necesidades cambiantes de sus clientes con fuertes requerimientos de seguridad y calidad. En esta línea, en los últimos años, ha existido una cierta tendencia a la privatización (total o parcial) y a la internacionalización de las organizaciones aeroportuarias.

El turismo tiene un gran impacto en la economía de España, en la actualidad el turismo supone más del 11% del PIB, gracias al buen comportamiento del turismo internacional que llega a nuestro país mayoritariamente por avión. El binomio turismo transporte aéreo se mantiene como uno de los principales motores de la economía española, sobre todo a nivel internacional. Desde 2011 las exportaciones han crecido, dando como resultado en 2013 el primer saldo positivo de la balanza de pagos por cuenta corriente desde que existen registros de la misma. No obstante, aunque haya nuevos factores que ayuden a mitigar el constante déficit comercial de España, principalmente el incremento de exportaciones del resto de servicios, el saldo del turismo sigue siendo la principal componente positiva de la balanza por cuenta corriente, con un crecimiento continuado a lo largo de los últimos diez años. Por tanto, la viabilidad económica de las infraestructuras que posibilitan el desarrollo del turismo debe ser una prioridad para el Gobierno español, es decir, el nuevo modelo de gestión aeroportuaria debe ser sostenible financieramente a la par que debe seguir favoreciendo el desarrollo de la actividad turística.

6.3. Diferentes modelos de Gestión Aeroportuaria

Los aeropuertos pueden ser clasificados y estudiados de diferentes maneras, es decir, que se pueden analizar según su propiedad o según su tipo de gestión o por su configuración operativa. De hecho, una buena aproximación al estudio de los diferentes modelos de gestión aeroportuaria es plantear un análisis en función de parámetro de clasificación que sea común en todos los aeropuertos a nivel mundial. Para ello, en esta tesis, se ha optado por elegir los mismos parámetros de clasificación que los utilizados por ACI Europa⁷⁷ a la hora de hacer comparaciones internacionales sobre los diferentes modelos de gestión aeroportuaria a nivel mundial. Por tanto, los principales parámetros que sirven para clasificar los diferentes modelos de gestión aeroportuaria son la propiedad del aeropuerto, el tipo de gestión sobre el mismo y su configuración operativa. De este modo nos encontramos con modelos de gestión según la propiedad, según la gestión y según su configuración operativa.

A continuación se explican y estructuran los modelos de gestión expuestos anteriormente. En el apéndice 10 se incluye una relación de los diferentes modelos de gestión aeroportuaria que se están utilizando en la actualidad para gestionar todo tipo de aeropuertos a nivel mundial. En dicho apéndice se muestran ejemplos para cada uno de los modelos definidos anteriormente, citándose ejemplos de modelos de gestión agrupados por continentes. Hay que tener en cuenta que al seguir diferentes esquemas de organización se puede dar la circunstancia de que un mismo gestor aeroportuario puede estar incluido en dos grupos a la vez dependiendo del parámetro de clasificación utilizado (propiedad, gestión o configuración operativa).

Modelo de Gestión aeroportuario según la propiedad

Una de las maneras de clasificar y analizar los diferentes modelos de gestión es en función de la propiedad, ya sea completamente pública, mixta o privada. Este modelo se ha caracterizado, principalmente, porque el Estado conserva la propiedad pública de los aeropuertos, o al menos mantiene una participación mayoritaria de los aeropuertos más importantes del país. En los aeropuertos regionales suele haber participación de los entes locales en la propiedad, principalmente los gobiernos regionales y/o municipales. Ello implica también una participación en la financiación del aeropuerto por parte de estas administraciones. Debido a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación y de una mayor orientación comercial y hacia los clientes, se ha producido, en algunos casos, la entrada de capital privado en la propiedad de los aeropuertos. Bajo este modelo se clasifica a un aeropuerto en función de la institución que ejerce la propiedad del mismo y se estructura de la siguiente manera:

- A. Aeropuertos de Propiedad Pública:
 - Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Nacionales.
 - Aeropuertos de Propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales.

⁷⁷ ACI: Airports Council International, Consejo Internacional de Aeropuertos.

- Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Autonómicos y/o Locales.
- B. Aeropuertos de Propiedad Mixta con Capital Público y Privado.
- C. Aeropuertos de Propiedad Privada.

A. Aeropuertos de Propiedad Pública

Los aeropuertos que son de propiedad pública tienen como ventaja el hecho de que los distintos Gobiernos (Estatales, Regionales y/o Municipales) responden y respaldan la actividad y la viabilidad del aeropuerto. Pero que la propiedad sea pública no implica necesariamente que la gestión también lo sea, ya que existen multitud de opciones a elegir entre entidades y empresas públicas para la gestión de las infraestructuras. La principal virtud es su principal problema. Si el Gobierno de turno es económicamente sostenible, las infraestructuras podrían ser mantenidas correctamente y ampliarse en función de la demanda. Sin embargo, cuando el Gobierno no sea capaz de adaptar la capacidad a la demanda el modelo será insostenible. Desde el punto de vista de la gestión, los aeropuertos que son propiedad pública no son gestionados para maximizar los beneficios económicos sino, en teoría, para maximizar el bienestar social, aunque cuando los intereses dominantes son puramente políticos el devenir de las infraestructuras puede estar en función de intereses partidistas eventuales alejados de la maximización económica o social. En este modelo nos podemos encontrar con aeropuertos propiedad de los Gobiernos Nacionales; o de propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales; o de propiedad de Gobiernos Autonómicos y/o Locales.

B. Aeropuertos de Propiedad Mixta con Capital Público y Privado

Los aeropuertos de propiedad mixta suelen ser una solución intermedia que se utiliza en muchos Estados cuando el Gobierno no tiene capacidad financiera suficiente para llevar a cabo ampliaciones en sus aeropuertos pero tiene la necesidad de realizar dicha inversión. Este tipo de modelo responde a una fase intermedia en el tránsito desde la titularidad pública hacia la privada. Las ventajas que aporta este modelo se derivan de que para dar entrada al capital privado se constituye una empresa que será la encargada de la gestión. La nueva empresa estará enfocada a ofrecer unos resultados económicos que garanticen la viabilidad de los aeropuertos y pueda asumir los costes de los aumentos de capacidad futuros. En la actualidad, existen diversos aeropuertos en los que la propiedad es mixta, es decir, el capital de los mismos es público y privado en diferentes proporciones. La entrada del capital privado en el accionariado responde principalmente a la necesidad de buscar fuentes alternativas de financiación. Este modelo se aplica en todos los continentes. El principal problema es que los plazos de la privatización completa se alarguen demasiado o que el capital privado no alcance la mayoría del accionariado, es decir, que no pueda tomar sus propias decisiones sin depender de la esfera política. Si ese plazo es demasiado largo, se podría dar el caso de que los socios privados abandonasen su inversión poniendo en peligro la continuidad de las infraestructuras.

C. Aeropuertos de Propiedad Privada

En muchos aeropuertos, el capital privado ya ha alcanzado, en una o varias fases, la mayoría del accionariado, aunque puedan existir mayores o menores limitaciones o controles por parte de las autoridades de cada país. La privatización puede realizarse mediante salida a Bolsa (total o parcial), venta en subasta o ya desde el inicio de su construcción por inversores privados. La principal ventaja que se deriva de este modelo de gestión es la eficiencia y eficacia en la operativa de las infraestructuras, así como la búsqueda de la maximización de los ingresos. Este enfoque hacia los resultados convierte la actividad aeroportuaria en una actividad rentable que asegura la reinversión de los beneficios en nuevas infraestructuras que garanticen capacidad futura ante los incrementos de demanda. El principal inconveniente reside en un control extremo de los precios de los servicios aeroportuarios que conduzca a una reducción de ingresos, que a su vez pueda llegar a comprometer la sostenibilidad de las infraestructuras a medio plazo.

Modelo de Gestión aeroportuario según la gestión

Esta clasificación hace referencia al tipo de organización que gestiona los aeropuertos. En los últimos años se ha impuesto la búsqueda de estructuras más flexibles y dinámicas que se adapten mejor a las necesidades del transporte aéreo, introduciéndose nuevas formas de gestión orientadas hacia la eficiencia en la operación y el beneficio empresarial. Es típico conceder a una empresa independiente, pública, mixta o privada, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias en régimen de concesión. Una fórmula común es la concesión del aeropuerto y todas sus infraestructuras a un único operador, reservándose el Estado la prestación de los servicios de navegación aérea dentro y fuera del aeropuerto. La tendencia general es introducir progresivamente capital privado en la gestión de los aeropuertos, aunque se intenta mantener la propiedad pública de los mismos, siendo la principal causa de la privatización la búsqueda de nuevas fuentes de financiación. Bajo este modelo se clasifica a un aeropuerto en función de la institución que ejerce la gestión efectiva del mismo y se estructura de la siguiente manera:

- A. Gestión directa por la Propiedad:
 - Aeropuertos gestionados por el Estado directamente o a través de empresas públicas.
 - Aeropuertos gestionados por Empresas mixtas del Estado, entidades regionales o locales y privadas.
 - Aeropuertos gestionados directamente por la propiedad privada.
- B. Gestión mediante Concesiones:
 - Aeropuertos gestionados por instituciones públicas en régimen de concesión.
 - Aeropuertos gestionados por sociedades mercantiles mixtas en régimen de concesión.
 - Gestión de la concesión por sociedades privadas.
- C. Contratos de Gestión.

A. Gestión directa por la Propiedad

Cuando la gestión de los aeropuertos es llevada directamente por la propiedad de los mismos suele suceder que dichos propietarios tienen una capacidad de gestión y cultura aeroportuaria lo suficientemente amplia para poder explotar los aeropuertos en solitario sin necesitar ayuda externa. Este tipo de modelo solamente se puede llevar a cabo por grandes multinacionales dedicadas a la explotación de infraestructuras o por los propios Estados dueños de sus aeropuertos. La principal ventaja de unir propiedad y gestión es que puede favorecer un mayor rendimiento económico, cuando el conocimiento y capacidades del gestor lo permiten. El principal problema, cuando la propiedad es del Estado y la gestión se realiza directamente por el mismo, es que, a menudo, nos encontramos con aeropuertos explotados de manera funcional donde la eficiencia y la rentabilidad están muy por debajo de los niveles potenciales que se podrían alcanzar.

B. Gestión mediante Concesiones

Este modelo se suele dar en los Estados donde hay limitaciones desde el punto de vista de la capacidad de gestión y del conocimiento de la industria aeroportuaria. En ese sentido resulta mucho más eficiente contratar a una empresa especializada para que lleve a cabo la explotación comercial del aeropuerto, así como su gestión diaria, que tener que crear dentro de la estructura pública un nuevo organismo sin experiencia en el sector y sin formación en el mismo. De esta manera se garantiza una gestión profesional sin coste para los Estados.

C. Contratos de Gestión

Este modelo de gestión es muy flexible y está extendido principalmente en países donde no existen empresas con experiencia en la gestión de aeropuertos. Son los denominados contratos de gestión en los que la propiedad es pública mientras que la gestión está en manos de una empresa – pública o privada - que paga una cuota anual en función del resultado del aeropuerto. Esta fórmula permite, en base a un contrato de prestación de servicios, explotar integralmente un aeropuerto o bien encargar la explotación de una determinada terminal a una empresa. Esta capacidad de dividir la gestión, permite alcanzar altos niveles de especialización y de flexibilización en la prestación de ciertos servicios, manteniendo la propiedad de las infraestructuras.

La principal diferencia entre un contrato de gestión y la gestión por concesión, es que un contrato de gestión es de menor duración y se puede centrar en servicios concretos del aeropuerto mientras que una concesión es a muy largo plazo y se centra en la prestación integral de servicios aeroportuarios, incluyendo una serie de inversiones en mantenimiento y actualización de la infraestructura aeroportuaria.

Modelo de Gestión aeroportuario según la configuración

Otra forma de clasificar los aeropuertos es a través de su configuración operativa, es decir, en función de si hay varios aeropuertos agrupados (o no) y en función de la relación en la gestión de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Desde el punto de vista de la agrupación se puede analizar si el aeropuerto

está integrado en una sociedad que posee más aeropuertos que se encuentran localizados en el mismo país, formado un grupo aeroportuario; o sí por el contrario la sociedad que tiene la propiedad del aeropuerto también posee otros aeropuertos en otros países, sin formar un grupo aeroportuario aunque si empresarial; o sí el propietario sólo posee ese aeropuerto; o si existe algún tipo de alianza entre aeropuertos con diferentes propietarios. Y desde el punto de vista de la prestación, conjunta o separada, de servicios aeroportuarios y/o de servicios de navegación aérea. Este modelo se estructura de la siguiente manera:

- A. Por su agrupación:
 - Gestión de red aeroportuaria.
 - Operador multi aeroportuario.
 - Aeropuertos aislados.
 - Alianzas.
- B. Por la relación Aeropuertos / Navegación Aérea:
 - Gestión conjunta.
 - Gestión separada.

A. Por su agrupación

Esta clasificación analiza si los aeropuertos son gestionados como un sistema integrado, en red o en grupo, o si, por el contrario, se gestionan como elementos aislados. También se analiza su relación con las organizaciones de navegación aérea. También han aparecido grandes grupos empresariales dedicados a la gestión de infraestructuras aeroportuarias que agrupan bajo una “marca” aeropuertos ubicados en diferentes partes del mundo. La principal ventaja que aporta la gestión en red es el mantenimiento de aeropuertos no rentables a costa de aeropuertos rentables, este modelo posibilita mantener un número amplio de infraestructuras con poco tráfico gracias a los resultados positivos de aeropuertos más rentables. No obstante, los criterios de gestión aplicados son los mismos tanto para los aeropuertos grandes como para los pequeños, por lo que es difícil alcanzar altos niveles de eficacia ya que los aeropuertos no pueden adaptarse plenamente a sus circunstancias.

Sin embargo, los aeropuertos gestionados individualmente pueden adaptarse completamente a las necesidades de su entorno y desarrollar políticas de gestión acorde a sus usuarios y clientes favoreciendo una especialización que redundaría en una mayor eficiencia económica, lo que a su vez potencia la rentabilidad de la infraestructura y genera mayor valor al propietario de la misma. Por otro lado, si el aeropuerto no es lo suficientemente grande puede tener problemas a la hora de conseguir financiación en caso de necesitar acometer grandes procesos de ampliación de capacidad, aunque este problema se minimiza si los aumentos de capacidad se llevan a cabo de manera gradual.

B. Por la relación Aeropuertos / Navegación Aérea

Otra forma de clasificación de los aeropuertos se basa en diferenciar si la gestión está o no en relación con la prestación de los servicios de navegación aérea. En función del grado de evolución en la gestión del sector aeronáutico podemos diferenciar entre Estados donde existen operadores que integran la prestación de

servicios aeroportuarios y de navegación aérea dentro de la misma organización, donde los niveles de competencia y de eficiencia están limitados, y Estados donde por un lado existe un sector aeroportuario y por otro, se ha desarrollado un sector de navegación aérea, favoreciendo una mayor competencia y eficiencia en ambos sistemas. A mayor nivel de desagregación, mejores niveles de competencia y eficiencia, ya que se dan las bases para que haya un mercado aeroportuario y un mercado de navegación aérea. A su vez, los servicios de navegación aérea son susceptibles de separarse entre servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación. Gracias a esta segmentación se pueden conseguir economías de escala, generadas por la especialización de los diferentes prestadores de servicios, muy difíciles de alcanzar cuando se integra todo en una sola organización generalista.

6.4. Tendencias y evolución de los diferentes modelos

La mayoría de los aeropuertos del mundo permanecen aún en manos del sector público. Pero el continuo crecimiento registrado en las últimas décadas, junto con unas previsiones que siguen apuntando al crecimiento en el largo plazo, significa que los Estados tendrán que seguir realizando enormes inversiones en el futuro para atender la demanda de tráfico aéreo. Por eso se tiende a buscar nuevas fórmulas de financiación que pasan por la formación de sociedades anónimas con capacidad de endeudamiento en el mercado de capitales, bien vía concesiones, contratos de gestión o venta de la propiedad. Ante esta situación, muchos gobiernos tienen la necesidad de privatizar, pero son reacios a perder el control sobre los aeropuertos, por cuestiones de tipo político, como los niveles de servicio y la evolución de los precios, y de soberanía, como todos los aspectos relacionados con la seguridad nacional, que continuarán siendo factores esenciales, incluso después de finalizado el proceso de privatización.

Por otro lado, los gobiernos son conscientes de la necesidad de velar por los intereses de los usuarios del aeropuerto, compañías aéreas y pasajeros, que esperan recibir una buena calidad de servicio a un precio razonable, evitándose posibles abusos de posición dominante. Y también hay que tener en cuenta, que los aeropuertos crecen a medida que crece el tráfico aéreo y que, por tanto, se deben afrontar inversiones en infraestructuras, tanto en nuevas para ganar capacidad como en las existentes para mantener unos niveles de servicio y calidad homogéneos en el conjunto del aeropuerto.

En la figura 68 se muestra el posicionamiento de los principales modelos aeroportuarios existentes utilizando para ello el nivel de participación del sector público en su propiedad así como su grado de agrupación. Como se puede observar el modelo más generalizado a nivel mundial es la gestión de los aeropuertos a través de entidades públicas que engloban a todos, o a casi todos, los aeropuertos de un determinado país. Europa es la región donde más ha evolucionado la gestión de los aeropuertos, aunque hay salvedades en función de los países. Por ejemplo, el Reino Unido es el país europeo que con mayor fuerza ha impulsado un proceso de

privatización de sus aeropuertos, pero aun así quedan muchos aeropuertos de propiedad pública. Fuera de Europa, Australia es el país con mayor interés en la privatización, pero marcando unas reglas de juego que permitan que la propiedad de los aeropuertos permanezca en manos australianas.

FIGURA 68. MODELOS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA.



Fuente: Gestor Aeroportuario y ACI (ACI Europe 2010).

Un informe relativamente reciente elaborado por ACI Europa ponía de manifiesto que el 78% de los aeropuertos europeos eran de propiedad pública, el 13% eran de propiedad mixta (público-privada) y sólo el 9% eran completamente propiedad privada (ACI Europe 2010). Sin embargo, si en vez de tomar el número de aeropuertos como referencia se toma el número de pasajeros que utilizan las instalaciones de los aeropuertos públicos, mixtos o privados resulta que el 52% de los pasajeros transitan por aeropuertos públicos, mientras que el 48% restante transita por aeropuertos mixtos y privados, aunque sólo representen el 22% de los aeropuertos europeos. Esta diferencia entre el número de aeropuertos públicos y los

pasajeros que gestionan es la muestra de cómo interactúan los intereses públicos frente a los privados, obviando los aspectos de rentabilidad, eficiencia y niveles de calidad. El sector privado busca, principalmente, la mayor rentabilidad posible para el capital invertido mientras que el sector público tiene que asumir otras exigencias además de las puramente económicas. Eso se traduce que los grandes inversores están muy interesados en participar en la gestión de los grandes aeropuertos, que son los que mayor potencial de rentabilidad ofrecen, pero no muestran el menor interés por los aeropuertos con poco tráfico aéreo, que a priori ofrecen una menor rentabilidad.

Además, el sector público debe tener la capacidad de controlar y gestionar el sector aeroportuario en el caso de que decida liberalizar su actividad. En la figura 69 se muestra cuál es el reparto de las responsabilidades que conllevan los diferentes modelos de gestión. La evolución del modelo de gestión aeroportuario dependerá del ciclo económico y de los intereses políticos existentes en dicho momento. Pero no hay que olvidar en ningún caso que tanto la organización administrativa como la territorial de cada Estado influyen enormemente en el modelo de gestión de se vaya a implementar. Por eso, tal y como se ha indicado en el punto anterior, la presencia de empresas públicas de ámbito estatal o regional no es más que un reflejo del reparto de competencias dentro de cada país entre los diferentes niveles de la administración pública.

FIGURA 69. RESPONSABILIDADES EN FUNCIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN.

Responsabilidades	Contratos de gestión	Concesiones	Venta de la propiedad
Propiedad	Estado	Estado	Privada
Inversión	Estado	Privada	Privada
Gestión y operación	Privada	Privada	Privada

Fuente: Elaboración propia.

En los Estados más evolucionados, como Australia y Reino Unido entre otros, la tendencia seguida en los últimos años ha estado enfocada en la creación de mercados competitivos dentro de la industria de la aviación. Para ello, se han ido segmentando los diferentes servicios que eran prestados por el sector público para irlos privatizando poco a poco, a la vez que se desarrollaba un marco regulador con el que mantener el control de unos servicios e instalaciones estratégicas para cualquier Estado. En esta línea, la prestación de los servicios de navegación aérea está separada de la gestión aeroportuaria, llegando incluso a separar la navegación aérea de ruta de la navegación aérea de aproximación. Gracias a esta medida se consigue crear un mercado con empresas especializadas en la prestación de servicios de navegación aérea, mejorando la eficiencia y los costes de explotación de los mismos, a la par que se consigue una mejora en la utilización de las infraestructuras existentes.

Desde el punto de vista de los aeropuertos, la tendencia es similar si bien difiere mucho entre los Estados más avanzados. Los aeropuertos, a diferencia de la navegación aérea, implican grandes volúmenes de inversión tanto en el

mantenimiento como en la construcción de las instalaciones. La mayoría de los Estados persigue que esa inversión necesaria y continuada en el tiempo no se realice a costa de los Presupuestos Generales. Para ello, la privatización de los aeropuertos supone una inyección económica para las arcas públicas en el momento de la venta, pero el Estado tiene que establecer un sistema de control de precios de los servicios con el fin de proteger a los usuarios de precios abusivos por posible situación de posición dominante de mercado. A medio y largo plazo, el marco regulador definido tiene que contemplar la necesidad futura de acometer nuevas inversiones para adaptar las instalaciones a la demanda.

Una de las ventajas que supone la privatización de las infraestructuras aeroportuarias es la maximización de los ingresos aeroportuarios y la minimización de los costes, así como unos planes de inversión más modestos y realistas acordes con la evolución de la demanda. La mejora de la rentabilidad gracias a la gestión privada posibilita nuevos ingresos respecto a la gestión pública haciendo los aeropuertos muy atractivos para los inversores privados, a la par que las inversiones necesarias para mantener los mismos dejan de contabilizarse dentro de las cuentas públicas mejorando las cifras macroeconómicas de los Estados.

España no ha sido ajena a las últimas tendencias en cuanto a gestión aeroportuaria se refiere, si bien se ha situado en el vagón cola. Mientras que otros países de nuestro entorno europeo comenzaron a finales del siglo pasado con la separación de la prestación de los servicios de navegación aérea y de los servicios aeroportuarios, como Francia, Alemania o Reino Unido por ejemplo, y la posterior privatización (total o parcial) de sus aeropuertos, en España el sistema aeronáutico ha permanecido inamovible desde 1990, cuando se fundó AENA. A finales de 2010, con la aprobación del Real Decreto-ley 13/2010⁷⁸, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, comenzó el proceso de transformación y modernización del sistema aeroportuario en España. El periodo de transformación ha sido largo y convulso, ya que la crisis económica y el cambio de Gobierno, ha supuesto cambios importantes respecto a las intenciones iniciales. Tras la aprobación del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se fija el nuevo marco regulador para la actividad aeroportuaria estableciendo la base normativa para el desarrollo económico del sector aeroportuario en España. El 11 de febrero de 2015 AENA Aeropuertos comenzó a cotizar en la bolsa de Madrid, poniendo fin a un periodo de más de cuatro años en el que el sector aeroportuario ha evolucionado desde un modelo 100% público a un modelo de gestión mixta público-privada.

La transformación del modelo de gestión aeroportuaria se detalla en el capítulo 7. Pero a pesar de dicha transformación, y en opinión de este autor, la transformación ha sido mínima e insuficiente para garantizar tanto la viabilidad económica del sector como para convertir a los aeropuertos en un soporte para el desarrollo futuro del sector turístico español. Por ello, en el capítulo 8 se expone un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, que incluye un nuevo marco regulador, con el fin de garantizar tanto el futuro de los aeropuertos españoles como el desarrollo del sector turístico en nuestro país.

⁷⁸ BOE 293 de 3 de diciembre de 2010.

7. Modelo actual de gestión aeroportuaria en España

7.1. Marco Regulator y Supervisor

El modelo actual de gestión aeroportuaria se encuentra muy poco regulado, ya que no existe ningún marco normativo que estructure la actividad económica de los aeropuertos y la única legislación vigente es relativa a aspectos técnicos relacionados con la construcción de los mismos. Además, no existe ningún mecanismo de fijación o control de la evolución de las tasas aeroportuarias. Desde su creación, y tras los últimos cambios acontecidos, AENA Aeropuertos se encarga de operar, gestionar y construir la mayoría de los aeropuertos abiertos al tráfico comercial de España. También fija las tasas que cobra en cada aeropuerto sin seguir una regla establecida de uso común para todos. Al ser de titularidad pública es el Estado, a través del Ministerio de Hacienda, el que aprueba según su criterio y la coyuntura económica del momento la propuesta de tasas que AENA Aeropuertos le presenta. Tampoco existe ningún mecanismo que controle el acceso al mercado aeroportuario, es decir, no hay ningún control económico a la hora de autorizar o no la apertura de nuevos aeropuertos en España.

La escasez de regulación, sobre todo desde el punto de vista económico, ocasionó muchos problemas en la década pasada cuando varias entidades distintas de AENA impulsaron la construcción de nuevos aeropuertos, ya fuesen públicos o privados. El problema al que se enfrentaron estos nuevos aeropuertos, y que aún sigue vigente, fue que AENA se convirtió en juez y parte. Es decir, que, cuando una entidad diferente a AENA propone la apertura de un nuevo aeropuerto en el mercado Español, es la propia AENA la que debe dar el visto bueno al mismo. No tiene sentido que el principal competidor de un sector tenga que validar los planes de negocio de los nuevos competidores. En la década de 1980, cuando se definió el modelo de gestión aeroportuaria actual, no se tuvo en cuenta la posibilidad de que una entidad fuera del ámbito de la Administración General del Estado quisiera convertirse en operador aeroportuario, ya fuese una empresa privada u otra entidad pública como las Comunidades Autónomas o las Diputaciones Provinciales, por ejemplo.

La poca regulación, tanto económica como técnica, es un mal endémico del sector del transporte aéreo en España puesto que la principal ley que da soporte a la actividad data del año 1960. Exactamente, la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea es la que regula el transporte aéreo en España en la actualidad. Aunque se han aprobado nuevas leyes que actualizan la legislación sobre todo en las cuestiones de seguridad, junto con un amplio número de Reglamentos y Directivas europeas que dan una gran cobertura jurídica a la actividad del transporte aéreo, la Ley 48/1960 es la base legal de este sector.

Desde el punto de vista de la supervisión, al igual que ocurre en el marco regulator, históricamente ha existido un vacío importante puesto que no había ninguna entidad que se dedicase a supervisar la actividad del transporte aéreo. Esta

falta de supervisión se podía entender hace muchos años, cuando todos los agentes que actuaban en el sector eran de propiedad y de gestión pública, es decir, que se realizaba una supervisión política del sector. Sin embargo, los diferentes procesos liberalizadores han ido obligando a transformar la estructura de la Administración General del Estado para dar cabida, primero, a las nuevas funciones de supervisión y, segundo, a nuevas entidades cuyas funciones sean supervisar la actividad de su sector en cuestión.

Hasta 2008, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) era el organismo dedicado a supervisar y controlar el sector aeronáutico español. Lo cierto es que en materia aeroportuaria no tenía prácticamente actividad, puesto que, a pesar de tener las competencias y ser la entidad que firmaba todas las resoluciones, AENA era quien realizaba todos los trabajos y tareas relacionadas con la supervisión y el control de los aeropuertos y la DGAC se dedicaba a firmar los trabajos y las resoluciones planteadas por AENA. Desde febrero de 2008, las funciones de supervisión y control del sector aeronáutico español las realiza la Agencia Estatal de Seguridad Aérea⁷⁹, en lugar de la DGAC. Desde ese momento la nueva Agencia va a realizar mayor supervisión y control sobre AENA, en tanto que la Dirección General se encargará de los aspectos relacionados con la política aeroportuaria. Sin embargo, la falta de medios de la nueva Agencia, así como su menor importancia política y económica respecto a AENA hace que *de facto* sea prácticamente imposible realizar las tareas que la Agencia tiene asignadas, excepto en algunas áreas muy concretas como *security*⁸⁰.

En los últimos años se ha intentado modernizar el modelo de gestión aeroportuaria. El primer gran cambio realizado fue separar la prestación de los servicios aeroportuarios de la prestación de los servicios de navegación aérea. AENA se ha dividido en dos entidades. Por un lado, tenemos AENA Aeropuertos que es la entidad encargada de la prestación de los servicios aeroportuarios y de la gestión de los aeropuertos, y por otro, se ha creado ENAIRE que es la entidad encargada de la prestación de los servicios de navegación aérea. El siguiente paso ha sido la privatización parcial de AENA Aeropuertos manteniendo a ENAIRE como una entidad completamente pública.

A pesar de la privatización parcial realizada por el Gobierno, tanto el modelo anterior como el actual se basan en gestionar las infraestructuras de AENA Aeropuertos bajo una estructura monopolística, es decir, un operador aeroportuario que gestione sus aeropuertos en régimen de monopolio. Entre 2012 y 2014 se ha pasado de un monopolio 100% público a un monopolio privatizado parcialmente, pero sin definir ningún marco regulatorio ni de control de la competencia en el sector aeroportuario. AENA Aeropuertos es una sociedad anónima pública adscrita al Ministerio de Fomento en la que el 51% de las acciones está en poder del Estado y el 49% restante está en manos de inversores privados.

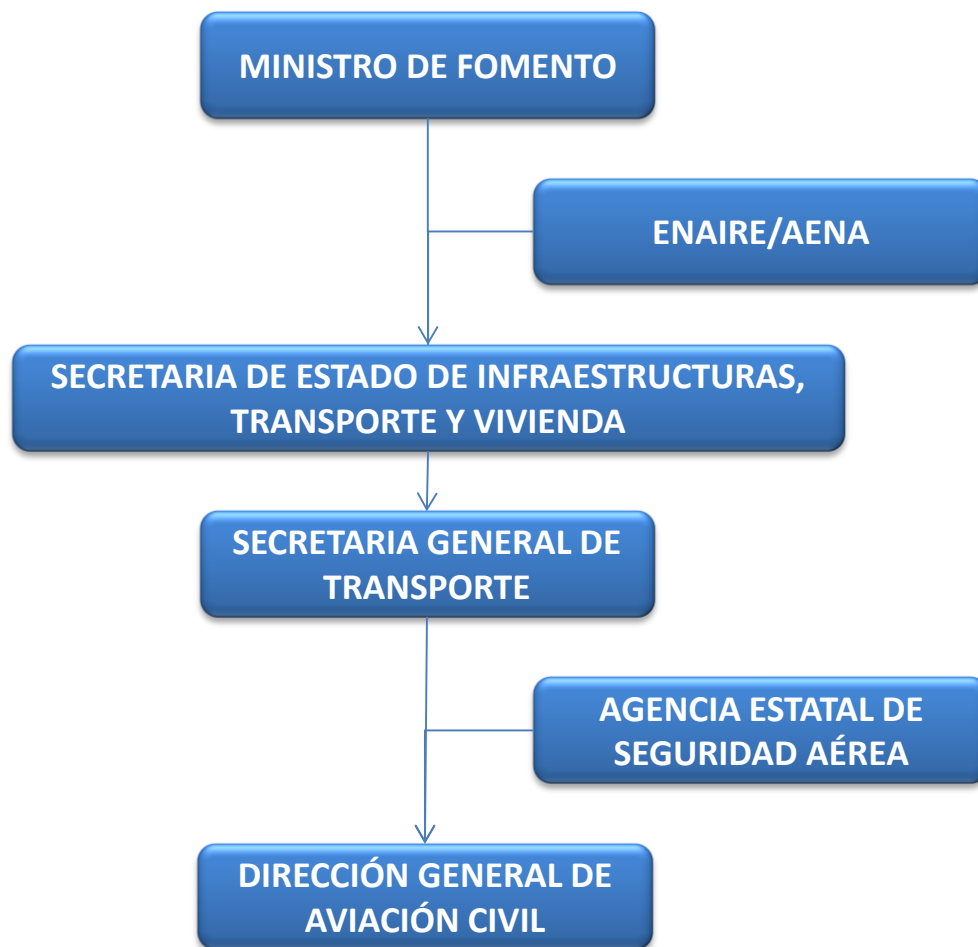
En otro orden, AENA Aeropuertos aglutina la mayoría de las competencias en materia de gestión aeroportuaria más allá de la operativa diaria y el mantenimiento de las instalaciones, destacando entre ellas la gestión de las

⁷⁹ Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. BOE 39 de 14 de febrero de 2008.

⁸⁰ *Security* es la traducción al inglés del concepto de seguridad (la relativa a los actos ilícitos y a la seguridad de las personas) y se diferencia de *safety* que hace relación a la seguridad técnica y operacional.

instalaciones aeroportuarias, la planificación y ejecución de las infraestructuras, así como la titularidad de las mismas, tal y como ya se comentó en el capítulo 5. Por tanto, sigue sin resolverse el proceso de entrada de nuevos operadores aeroportuarios en el mercado español ni se plantean alternativas para mejorar la eficiencia del modelo aeroportuario. La falta de normativa que regule la actividad económica del sector aeroportuario y favorezca la competitividad del mismo, tanto a nivel nacional como internacional, dificulta enormemente la evolución hacia otro modelo más eficiente y sostenible.

FIGURA 70. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA



Fuente: Real Decreto de 121/2015, de 27 febrero.

En la figura 70 se muestra la estructura organizativa de las instituciones que controlan, supervisan y gestionan la actividad aeroportuaria en España. La estructura actual presenta diferentes problemas tanto de forma como de fondo. Por un lado, la separación de funciones entre la Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no es lo suficientemente clara, ni sus actividades se realizan suficientemente coordinadas, ya que por un lado hay competencias en las que hay solapamiento de funciones y, por otro lado, hay competencias que están desatendidas. Desde el punto de vista de la financiación, la Dirección General se financia directamente de los Presupuestos Generales del

Estado, sufriendo numerosas limitaciones motivadas por las circunstancias económicas de los últimos años, que han ido reduciendo su presupuesto año a año y han limitado su capacidad de acción, poniendo en entredicho la necesidad de mantener a la Dirección General como una entidad separada de la Agencia Estatal.

Por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no ha completado su proceso de establecimiento. Casi 10 años después de su creación, aún no se ha firmado el contrato de gestión entre la Agencia y el Ministerio de Fomento. Este hecho impide que la Agencia se gestione de manera eficiente, manteniéndose además gestionada bajo principio funcionariales, muy lejos de unos principios de gestión empresarial más acordes con las necesidades del sector. Un ejemplo evidente de estas limitaciones es la ausencia de servicios por parte de la Agencia en horarios de tarde-noche, en fines de semana y en festivos. El transporte aéreo funciona H24⁸¹ mientras que la Agencia funciona en H7⁸². En definitiva, la falta del contrato de gestión impide a la Agencia tener mayor capacidad de maniobra, además de enfrentarse al problema de la dependencia jerárquica de la Dirección General, ya que según qué circunstancias surgen roces en los temas a tratar, sobre todo en lo referente a la elaboración de normativa aplicable al sector de la aviación.

A los problemas intrínsecos de cada una de estas dos entidades, Dirección General y Agencia Estatal, hay que incluir la posición jerárquica que ocupan dentro del Ministerio de Fomento en relación con la posición que tiene AENA Aeropuertos, ya que como se observa en la figura 70, AENA depende directamente del Ministro, es decir, el presidente de AENA tiene fácil acceso al nivel ministerial y puede tratar los temas más sensibles directamente con el Ministro. Sin embargo, tanto la Dirección General como la Agencia Estatal dependen de la Secretaria General de Transportes que a su vez depende de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, es decir, que cuando el Director General o la Presidenta de la Agencia quieren tratar algún tema sensible relacionado con los aeropuertos deben pasar por dos escalones previos, teniendo un acceso más complejo al primer nivel ministerial. Resumiendo, AENA tiene acceso directo al Ministro de Fomento mientras que la Dirección General y la Agencia Estatal no lo tienen. Esta circunstancia dificulta enormemente la ejecución de ciertos temas que sean especialmente sensibles para los aeropuertos gestionados por AENA.

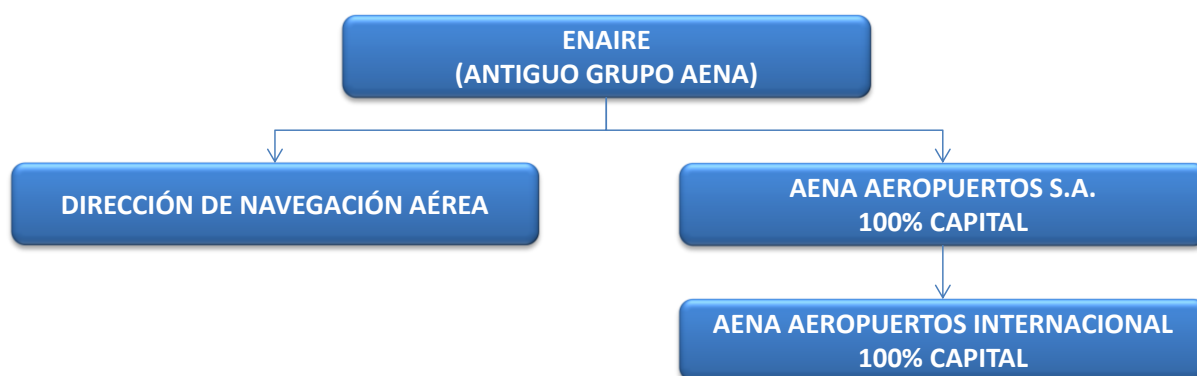
Por otro lado, AENA Aeropuertos es al mismo tiempo gestor aeroportuario y responsable de llevar a cabo las inversiones necesarias para mantener y ampliar las instalaciones aeroportuarias. Por tanto, AENA Aeropuertos dispone de un mayor peso político a la hora de llevar a cabo negociaciones que determinen el devenir del futuro modelo de gestión aeroportuaria gracias al impacto económico generado por su actividad. En el contexto actual, es muy complicado que se puedan tomar decisiones acerca de un nuevo modelo sin antes tener el beneplácito previo de AENA Aeropuertos. Esta situación impide que las noticias que salen en prensa sobre el futuro modelo aeroportuario apunten hacia un modelo eficiente, eficaz y sostenible económicamente, puesto que los intereses creados entorno a AENA Aeropuertos tienen una fuerte componente política.

⁸¹ H24: formato utilizado para expresar que el horario operativo de una entidad es 24 horas al día, 7 días a la semana, sin tener en cuenta ni fines de semana ni festivos.

⁸² H7: formato utilizado para expresar que el horario operativo de una entidad es únicamente de lunes a viernes de 8:00 a 15:00 horas.

Un factor que ha reducido el poder de AENA ha sido la escisión de la prestación de los servicios aeroportuarios (AENA Aeropuertos) de la prestación de los servicios de navegación aérea (ENAIRE). En la figura 71 se puede observar cual es la organización actual de AENA. Uno de los aspectos clave que se tratarán más adelante es la financiación de AENA y su estructura de caja única, tanto para los aeropuertos como para la navegación aérea. Esta actividad dual, sin reflejo en la cuenta de resultados supone, que el coste de la prestación de determinados servicios no esté reflejado en los importes a pagar por las tasas de dichos servicios. Esto es, se producen subvenciones cruzadas entre navegación aérea y aeropuertos. Y también se dan subvenciones cruzadas entre aeropuertos, es decir, los aeropuertos rentables mantienen a los no rentables.

FIGURA 71. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE AENA.



Fuente: <http://www.AENA.es/csee/ContentServer/AENA/es/AENA.html> (acceso 07/05/2014).

La división de AENA en dos nuevas entidades lleva aparejado la separación de los ingresos y los costes generados por cada una de ellas. Esto significa que desde 2014 hay una cuenta de resultados tanto para el prestador de servicios aeroportuarios como para el prestador de servicios de navegación aérea. Por tanto, ya no se podrán llevar a cabo financiaciones cruzadas entre aeropuertos y navegación aérea. Sin embargo, se mantienen los subsidios cruzados entre aeropuertos, es decir, que los aeropuertos que generan recursos económicos mantienen a los que no los generan. Parte del fracaso del modelo actual se debe a la insistencia ilógica de mantener abiertos al tráfico comercial de pasajeros aeropuertos que no tienen tráfico de pasajeros. Estos aeropuertos habría que cerrarlos al tráfico de pasajeros pero no necesariamente deberían de cesar su actividad. En el siguiente capítulo se analizan diferentes tipos de especialización aeroportuaria que serían la salvación para los aeropuertos que no tienen tráfico de pasajeros.

Desde el 11 de febrero de 2015 AENA Aeropuertos es una empresa mixta (51% el Estado y 49% inversores privados) que cotiza en bolsa. En la figura 71 se muestra cómo ha quedado organizado el grupo AENA, que desde el pasado 15 julio

de 2104⁸³ ha pasado a denominarse ENAIRE. Por un lado, está la Dirección de Navegación Aérea que engloba la prestación de los servicios de navegación aérea y, por otro lado, está la sociedad AENA Aeropuertos. A su vez, de AENA Aeropuertos depende la filial AENA Aeropuertos Internacional cuyo capital también está en poder del Gobierno. Este paso ha sido el único avance real llevado hasta la fecha de cara a la implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Sin embargo, esto no ha cambiado ni un ápice el modelo. Junto al cambio de nombre, lo único que se ha cambiado ha sido la forma societaria, ya que los servicios de navegación aérea son prestados por una entidad pública empresarial, mientras que los servicios aeroportuarios son prestados por una sociedad anónima de capital mixto.

Estos cambios societarios no han solucionado los problemas que lastran el desarrollo aeroportuario, simplemente se ha realizado la separación en la prestación de los servicios de navegación aérea y la prestación de los servicios aeroportuarios. Tampoco dan respuesta a la separación de los servicios de navegación aérea de ruta⁸⁴ de los servicios de navegación aérea de aproximación⁸⁵, factor vital para poder analizar la viabilidad financiera y económica de los aeropuertos de forma individualizada. Tampoco realizan la separación entre el negocio internacional de aeropuertos y el nacional, es más, la actividad internacional queda supeditada al devenir de la empresa nacional cuando perfectamente tendría que tener entidad propia dentro del nuevo grupo. Otro aspecto que tampoco queda solucionado es el relativo a la redacción y aprobación de los Planes Directores⁸⁶ de los aeropuertos.

Además, otro factor que influye en el desarrollo del transporte aéreo en España es la escasa independencia de las diferentes organizaciones que intervienen en la actividad aérea, especialmente en los servicios aeroportuarios y los servicios de navegación aérea. La mayoría de los agentes involucrados en el sector de la aviación civil comercial están supeditados al Ministerio de Fomento y los responsables de los mismos son elegidos y nombrados en función de la jerarquía ministerial de cada momento. Por tanto, a pesar de que se hayan definido entidades supervisoras y de control, su actividad se encuentra totalmente limitada. La dependencia jerárquica de los principales responsables limita cualquier tipo de actuación que no haya sido pactada políticamente, es decir, el interés político y de los partidos pueden llegar a mantenerse por encima del interés de la sociedad.

Al problema de dependencia política, hay que añadir la falta de desarrollo de los distintos órganos de control y supervisión, junto con el nulo desarrollo normativo en materia de regulación económica. En la figura 72 se muestra el marco institucional actual del sector aéreo en España, donde se observa la gran dependencia jerárquica y política del Ministerio de Fomento. Excepto los operadores aéreos, es decir, las compañías aéreas, y la industria aeroespacial, es decir, los

⁸³ Orden FOM/1230/2014, de 7 de julio, por la que se dispone el cese de don José Manuel Vargas Gómez, como Director-General Presidente de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE.. BOE 171 de 15 de julio de 2014.

⁸⁴ Los servicios aéreos de navegación aérea de ruta son los servicios prestados por los controladores aéreos durante la fase de vuelo de un avión, es decir, mientras el avión está en vuelo desplazándose de un origen a un destino. Estos servicios son prestados generalmente desde los centros de control de tráfico aéreo. No incluyen los servicios de navegación aérea prestados durante el aterrizaje y el despegue.

⁸⁵ Los servicios aéreos de navegación aérea de aproximación son los servicios prestados durante el aterrizaje y el despegue. Estos servicios son prestados generalmente desde las torres de control de los aeropuertos.

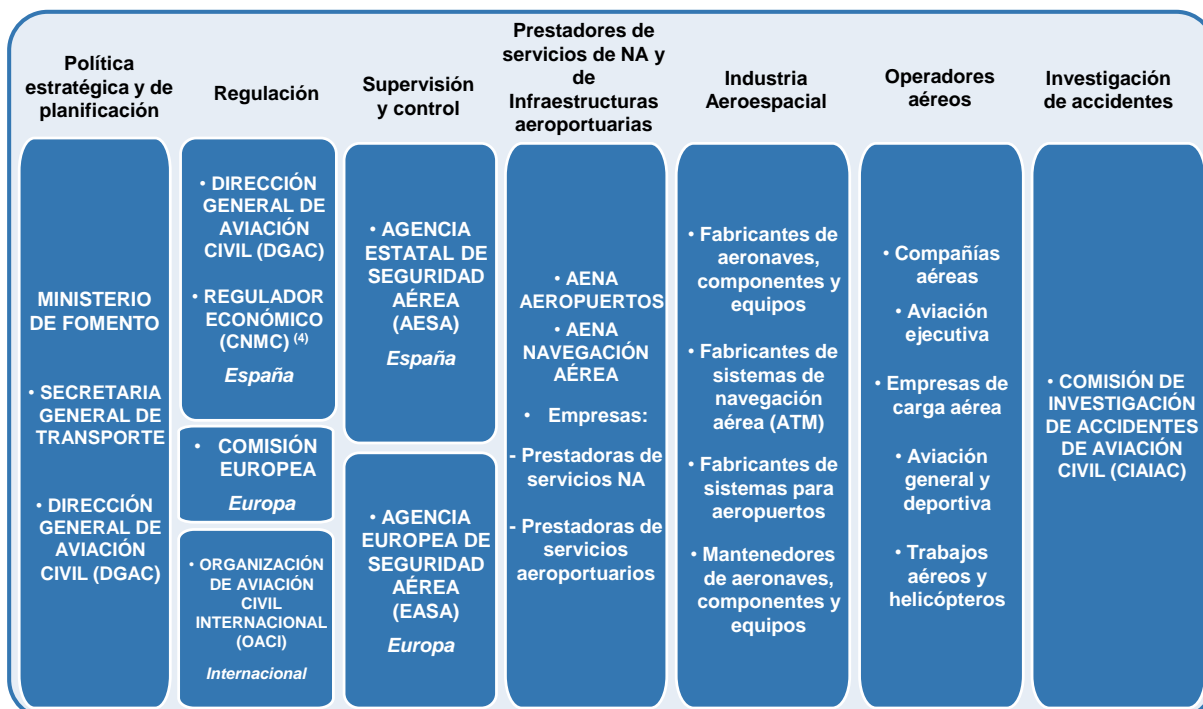
⁸⁶ Un Plan Director es la herramienta jurídica que garantiza el desarrollo futuro de un aeropuerto en cuanto a la reserva de terrenos, servidumbres y organización urbanística con el entorno aeroportuario.

fabricantes de elementos y componentes de aviación, el resto de los agentes están bajo control directo del Gobierno.

En este sentido, para poder abordar un cambio en el modelo de gestión aeroportuaria antes hay que abordar un cambio en el marco institucional del sector aéreo, con el fin de que pueda desarrollarse económicamente. Es decir, haría falta un regulador que aplicase una normativa económica exclusiva para el sector aéreo que garantizase la existencia de un verdadero mercado aeroportuario español donde diferentes operadores pudiesen competir. El sistema actual está definido para garantizar la viabilidad técnica de las aeronaves (safety), así como para velar por el desarrollo de un transporte seguro (security), pero todos los temas económicos relacionados con el transporte aéreo están en estado de abandono y no hay ninguna entidad del sector encargada de velar y potenciar el desarrollo económico del mismo.

Una vez que la viabilidad técnica del sector ha sido garantizada y estructurada debe continuarse con un desarrollo normativo y orgánico que permita la creación de un mercado aeroportuario en el que no tienen por qué existir todas las instalaciones existentes en la actualidad ni tienen por qué estar destinadas a los mismos usos. En el siguiente capítulo también se aborda cual podría ser el marco institucional adecuado para que pudiese existir un modelo de gestión aeroportuaria acorde con las necesidades del sector aéreo y con las del sector turístico, sector en el que repercuten con fuerza las decisiones tomadas en el aéreo.

FIGURA 72. MARCO INSTITUCIONAL DEL SECTOR AÉREO EN ESPAÑA.



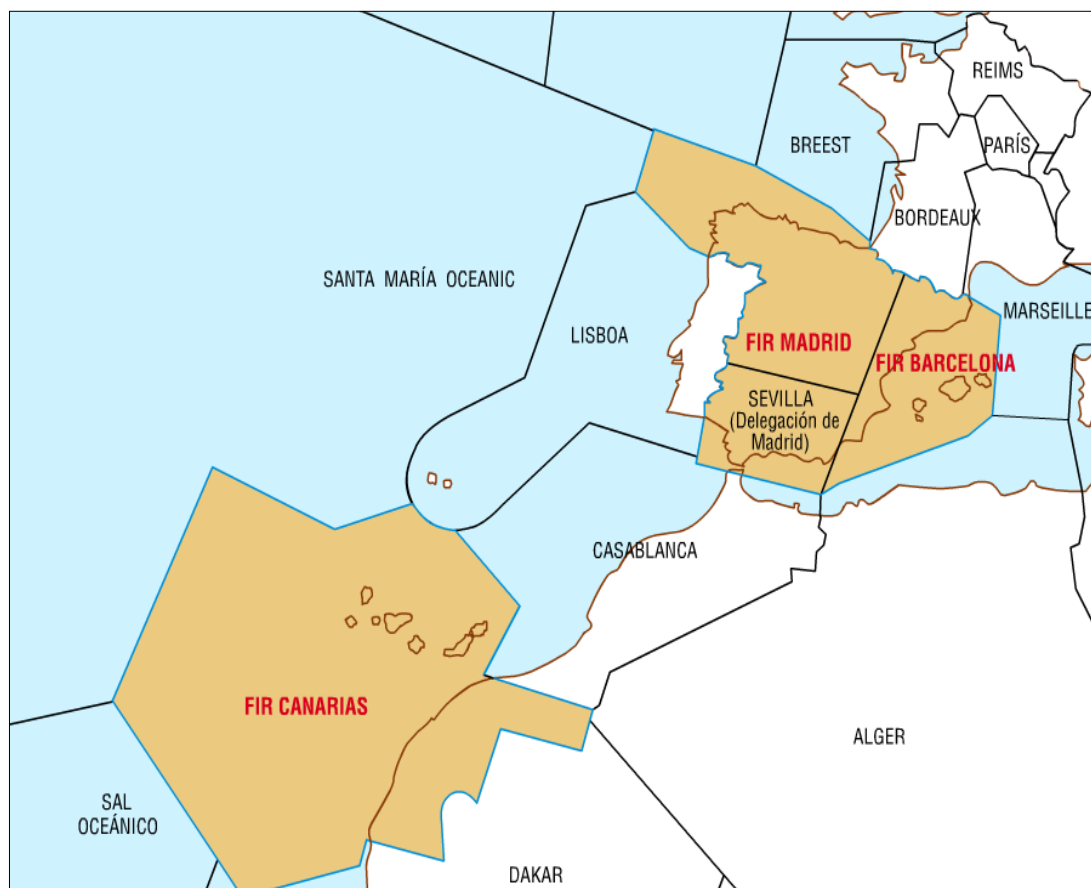
⁽⁴⁾ CNMC Comisión Nacional de Mercados y Competencia.

Fuente: Elaborado a partir del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Ministerio de Fomento 2014).

7.2. Situación del Modelo Actual

Para comprender la situación de los aeropuertos, antes es necesario hacer un breve receso para analizar la estructura del espacio aéreo español. La principal característica es que el espacio aéreo está dividido en dos, por un lado la región de información de vuelo de Canarias, formada por el FIR⁸⁷ Canarias; y por otro, la región de información de vuelo peninsular, formada por el FIR Madrid y el FIR Barcelona. En la figura 73 se muestran las diferentes regiones de vuelo que rodean al espacio aéreo español. Como se puede observar en la figura 73, el espacio español no es continuo, es decir, está separado, a diferencia del espacio aéreo de Portugal o Francia, por ejemplo. Esta situación anómala supone una limitación y un problema a la hora de realizar vuelos entre Canarias y la península, ya que para volar dentro de España hay que sobrevolar espacio aéreo internacional, ya sea de Marruecos o de Portugal. Esta situación supone limitaciones operativas para algunos aeropuertos canarios, así como un inconveniente para las compañías aéreas que operan las rutas entre Canarias y el resto de España.

FIGURA 73. REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) EN ESPAÑA



Fuente: http://www.AENA.es/csee/ccurl/470/12/fir_espana.swf (acceso 07/05/2014)

⁸⁷ Región de Información de Vuelo o FIR, por sus siglas en inglés, Flight Information Region.

Como hemos visto, AENA ha sido la entidad encargada de gestionar el espacio aéreo civil y los aeropuertos de uso público abiertos al tráfico aéreo comercial durante las últimas dos décadas. En 2014 se ha llevado a cabo la separación de la prestación de los servicios de navegación aérea de la prestación de los servicios aeroportuarios. De este modo, ENAIRE es la entidad encargada de prestar los servicios de navegación aérea y AENA Aeropuertos es la entidad encargada de gestionar la mayoría de los aeropuertos españoles. El modelo actual, como también se ha mencionado en apartados anteriores, está totalmente dominado por AENA Aeropuertos, que posee 48 de las 54 instalaciones aeronáuticas de uso público abiertas al tráfico aéreo comercial. La Generalitat Catalana gestiona 2 aeropuertos (Lleida – Alguaire y la Seo d’Urgell), y luego hay 4 aeropuertos impulsados por gobiernos regionales y provinciales: el aeropuerto de Teruel de uso público para mantenimiento, estacionamiento y reciclado de aeronaves; el aeropuerto de Castellón, operativo desde diciembre de 2014; el aeropuerto de Murcia⁸⁸, pendiente de obtener los pertinentes permisos operativos; y el aeropuerto de Ciudad Real, actualmente cerrado. A parte, existen 60 aeródromos de uso restringido, 68 helipuertos de uso restringido y 86 campos de vuelo dedicados a ultraligeros, que no son de uso público ni están abiertos al tráfico aéreo comercial.

FIGURA 74. AEROPUERTOS DE USO PÚBLICO ABIERTOS AL TRÁFICO AÉREO COMERCIAL EN 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los gestores aeroportuarios que operan en España.

⁸⁸ Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, aeropuerto distinto a la base aérea de Murcia-San Javier que cuya parte civil es gestionada por AENA.

La figura 74 muestra donde están ubicados los aeropuertos 54 de uso público abiertos al tráfico aéreo comercial en España, incluyendo los que están pendientes de apertura. En España hay un aeropuerto por cada 850.000 habitantes, un ratio muy superior al registrado en países como Francia y Alemania. Haciendo un breve análisis visual se percibe una gran concentración de aeropuertos en el tercio norte peninsular. Teniendo en cuenta que las regiones situadas en esta zona no cuentan con un clima cálido que favorezca el desarrollo del turismo conocido como de “sol y playa” ni son regiones con mucha población, a simple vista, parece evidente que en España hay un exceso de infraestructuras aeroportuarias de uso público abiertas al tráfico aéreo comercial. A continuación, un análisis detallado del tráfico aéreo nos lo confirmará.

El tráfico aéreo en España se encuentra muy concentrado en pocas instalaciones. En 2014, los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca concentraron más de la mitad del tráfico de pasajeros (52,5%). Como se muestra en la tabla 21, los 17 aeropuertos con más tráfico, es decir, con más de 2 millones de pasajeros anuales, registraron casi el 95% del tráfico total de pasajeros de nuestro país. El 5% restante, es decir, unos 10,2 millones de pasajeros, fueron gestionados por 32 aeropuertos. Si se analiza el tráfico de aeronaves se obtienen resultados muy parecidos ya que los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca concentraron el 43,6% del tráfico de aeronaves en 2014.

Como se muestra en la tabla 22, los 17 aeropuertos con más movimientos de aeronaves, es decir, con más de 27.000 operaciones anuales, gestionaron el 86,4% del tráfico total de aeronaves en nuestro país. El tráfico restante, menos de 250.000 operaciones, fueron atendidas entre 32 instalaciones aeroportuarias. Sin embargo, el tráfico de carga tiene una distribución ligeramente diferente, ya que está aún más concentrado, tal y como se muestra en la tabla 23. El aeropuerto de Madrid gestiona más de la mitad de la carga aérea (53,5%). Y los ocho aeropuertos con mayor volumen de carga registrado, es decir, con más de 11 millones de kilogramos, representan el 96% del tráfico total.

Esta concentración tan alta del tráfico aéreo, tanto de pasajeros como de aeronaves y carga, supone que hay muchos aeropuertos con un volumen de tráfico muy bajo en una situación de infrautilización. Es decir, hay aeropuertos que no tienen tráfico de carga, pero es que también hay aeropuertos que apenas tienen tráfico de pasajeros y de aeronaves. Por tanto, la deducción a la que se llega fácilmente tras visualizar la figura 74, es decir, que aparentemente sobran aeropuertos, se confirma tras analizar los datos de tráfico de las tablas 21, 22, 23 y 24. Por mucho que se empeñaran los políticos durante la década pasada en construir aeropuertos en lugares donde no se daban los requisitos de demanda necesarios para justificar la existencia de dichas instalaciones, el tiempo y la crisis han demostrado lo absurdo de construir infraestructuras aeroportuarias en regiones donde no eran ni necesarias ni prioritarias. Estos aeropuertos que apenas tienen tráfico están abocados a desaparecer si los dirigentes de AENA no toman pronto cartas en el asunto. Sin duda, no tiene ningún sentido que España disponga de medio centenar de aeropuertos de uso público abiertos al tráfico comercial, ya que la mayoría no generan o inducen una demanda aérea suficiente que justifique o permita su viabilidad económica.

TABLA 21. TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS EN ESPAÑA. 2012-2014

AEROPUERTOS	PASAJEROS				
	2012	2013	2014	Variación (%) 2014/2012	Cuota (%) 2014
A.SUÁREZ MADRID-BARAJAS	45.118.880	39.679.182	41.775.404	-7,4%	21,4%
BARCELONA-EL PRAT	35.103.695	35.194.768	37.537.843	6,9%	19,2%
PALMA DE MALLORCA	22.653.075	22.758.020	23.104.883	2,0%	11,8%
MALAGA-COSTA DEL SOL	12.549.456	12.897.422	13.723.680	9,4%	7,0%
GRAN CANARIA	9.693.605	9.574.685	10.143.701	4,6%	5,2%
ALICANTE-ELCHE	8.850.194	9.634.879	10.061.452	13,7%	5,2%
TENERIFE SUR	8.397.175	8.594.227	9.084.233	8,2%	4,7%
IBIZA	5.534.659	5.712.311	6.199.248	12,0%	3,2%
LANZAROTE	5.082.554	5.254.220	5.804.099	14,2%	3,0%
FUERTEVENTURA	4.331.674	4.201.317	4.705.445	8,6%	2,4%
VALENCIA	4.738.557	4.612.684	4.591.164	-3,1%	2,4%
BILBAO	4.167.230	3.794.137	3.982.890	-4,4%	2,0%
SEVILLA	4.278.214	3.677.125	3.865.608	-9,6%	2,0%
TENERIFE NORTE	3.717.070	3.523.136	3.634.391	-2,2%	1,9%
MENORCA	2.533.237	2.554.677	2.623.737	3,6%	1,3%
GIRONA	2.837.837	2.734.427	2.159.160	-23,9%	1,1%
SANTIAGO	2.189.986	2.070.214	2.078.729	-5,1%	1,1%
MURCIA-SAN JAVIER	1.181.782	1.140.807	1.095.319	-7,3%	0,6%
ASTURIAS	1.309.596	1.039.233	1.065.509	-18,6%	0,5%
A CORUÑA	845.451	839.835	988.832	17,0%	0,5%
REUS	931.856	969.553	850.082	-8,8%	0,4%
LA PALMA	946.140	791.348	848.712	-10,3%	0,4%
SANTANDER	1.117.329	973.843	815.418	-27,0%	0,4%
JEREZ DE LA FRONTERA	897.924	800.994	748.617	-16,6%	0,4%
ALMERIA	737.484	701.164	741.559	0,6%	0,4%
VIGO	828.715	678.710	680.181	-17,9%	0,3%
FGL GRANADA-JAEN	728.391	638.255	650.540	-10,7%	0,3%
ZARAGOZA	550.888	457.476	418.368	-24,1%	0,2%
MELILLA	315.850	289.551	319.603	1,2%	0,2%
SAN SEBASTIAN	262.351	244.998	245.024	-6,6%	0,1%
VALLADOLID	378.094	260.062	223.278	-40,9%	0,1%
EL HIERRO	152.726	139.150	148.860	-2,5%	0,1%
PAMPLONA	190.307	159.075	138.248	-27,4%	0,1%
BADAJOS	65.437	28.960	39.380	-39,8%	0,0%
LLEIDA-ALGUAIRE	33.183	29.354	30.375	-39,8%	0,0%
LA GOMERA	19.707	24.446	28.895	46,6%	0,0%
LEON	51.061	30.889	23.098	-54,8%	0,0%
BURGOS	21.053	18.905	21.574	2,5%	0,0%
SALAMANCA	22.424	15.823	17.720	-21,0%	0,0%
LOGROÑO	19.263	10.598	12.239	-36,5%	0,0%
VITORIA	24.108	6.775	7.064	-70,7%	0,0%
CORDOBA	9.825	6.799	6.590	-32,9%	0,0%
CEUTA/HELIPUERTO	18.296	5.683	4.286	-76,6%	0,0%
SABADELL	585	2.982	2.686	359,1%	0,0%
SON BONET	1.056	3.124	2.472	134,1%	0,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	2.145	1.913	2.119	-1,2%	0,0%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	8.900	2.913	1.545	-82,6%	0,0%
ALBACETE	3.916	1.211	1.409	-64,0%	0,0%
HUESCA-PIRINEOS	1.311	273	263	-79,9%	0,0%
MADRID-TORREJON	28.068	1.970	0	-100,0%	0,0%
TOTAL	193.482.320	186.784.103	195.255.532	0,9%	100%

Fuente: Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles 2012-2014 (Ministerio de Fomento).

TABLA 22. TRÁFICO COMERCIAL DE AERONAVES EN ESPAÑA. 2012-2014

AEROPUERTOS	AERONAVES				
	2012	2013	2014	Variación (%) 2014/2012	Cuota (%) 2014
A. SUÁREZ MADRID-BARAJAS	373.192	333.056	342.601	-8,2%	18,7%
BARCELONA-EL PRAT	290.004	276.497	283.850	-2,1%	15,5%
PALMA DE MALLORCA	173.966	170.140	172.628	-0,8%	9,4%
MALAGA-COSTA DEL SOL	102.162	102.362	108.263	6,0%	5,9%
GRAN CANARIA	100.393	95.485	102.211	1,8%	5,6%
ALICANTE-ELCHE	62.469	68.305	71.570	14,6%	3,9%
TENERIFE SUR	56.210	55.987	60.290	7,3%	3,3%
IBIZA	57.738	56.304	60.142	4,2%	3,3%
VALENCIA	59.828	57.161	56.438	-5,7%	3,1%
TENERIFE NORTE	55.789	49.289	52.689	-5,6%	2,9%
LANZAROTE	44.787	44.259	49.575	10,7%	2,7%
BILBAO	50.028	42.683	42.590	-14,9%	2,3%
SEVILLA	48.520	41.591	42.380	-12,7%	2,3%
FUERTEVENTURA	37.772	35.500	40.066	6,1%	2,2%
JEREZ DE LA FRONTERA	38.701	42.257	38.357	-0,9%	2,1%
MADRID-CUATRO VIENTOS	37.586	35.680	33.201	-11,7%	1,8%
SABADELL	29.046	27.737	27.060	-6,8%	1,5%
MENORCA	25.533	24.419	24.716	-3,2%	1,3%
GIRONA	27.676	27.050	20.629	-25,5%	1,1%
SANTIAGO	19.511	18.672	19.431	-0,4%	1,1%
REUS	16.112	16.977	15.986	-0,8%	0,9%
LAPALMA	16.933	12.891	14.989	-11,5%	0,8%
A CORUÑA	13.693	13.306	14.811	8,2%	0,8%
ASTURIAS	13.252	10.407	11.715	-11,6%	0,6%
SON BONET	12.819	11.171	11.323	-11,7%	0,6%
ALMERIA	12.643	10.596	10.759	-14,9%	0,6%
FGL GRANADA-JAEN	11.376	10.563	10.348	-9,0%	0,6%
SANTANDER	15.148	12.263	10.333	-31,8%	0,6%
VIGO	11.184	10.636	9.914	-11,4%	0,5%
MURCIA-SAN JAVIER	11.579	10.032	9.081	-21,6%	0,5%
MELILLA	9.922	7.893	8.873	-10,6%	0,5%
ZARAGOZA	9.301	7.597	7.039	-24,3%	0,4%
CORDOBA	6.358	5.824	6.555	3,1%	0,4%
SAN SEBASTIAN	9.015	6.235	6.056	-32,8%	0,3%
VITORIA	6.858	5.395	5.890	-14,1%	0,3%
PAMPLONA	7.523	5.843	5.458	-27,4%	0,3%
SALAMANCA	9.116	6.907	5.439	-40,3%	0,3%
VALLADOLID	6.520	4.592	4.388	-32,7%	0,2%
EL HIERRO	4.248	3.898	3.674	-13,5%	0,2%
BURGOS	2.906	2.305	2.418	-16,8%	0,1%
BADAJOS	2.283	1.414	1.838	-19,5%	0,1%
LA GOMERA	1.839	1.704	1.718	-6,6%	0,1%
LEON	2.631	1.962	1.396	-46,9%	0,1%
LOGROÑO	2.630	1.201	1.217	-53,7%	0,1%
CEUTA/HELIPUERTO	2.494	1.325	1.080	-56,7%	0,1%
HUESCA-PIRINEOS	2.446	1.640	885	-63,8%	0,0%
ALBACETE	799	476	541	-32,3%	0,0%
LLEIDA-ALGUAIRE	467	404	480	2,8%	0,0%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	1.106	682	300	-72,9%	0,0%
MADRID-TORREJON	11.221	779	0	-100,0%	0,0%
TOTAL	1.925.333	1.791.352	1.833.191	-4,8%	100%

Fuente: Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles 2012-2014 (Ministerio de Fomento).

TABLA 23. TRÁFICO COMERCIAL DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA. 2012-2014

AEROPUERTOS	kilogramos de mercancías				
	2012	2013	2014	Variación (%) 2014/2012	Cuota (%) 2014
A. SUÁREZ MADRID-BARAJAS	361.038.979	346.653.486	366.721.625	1,6%	53,5%
BARCELONA-EL PRAT	96.619.243	100.418.078	102.716.754	6,3%	15,0%
ZARAGOZA	71.214.522	71.667.800	86.310.664	21,2%	12,6%
VITORIA	34.652.328	37.482.449	44.657.998	28,9%	6,5%
GRAN CANARIA	20.608.292	18.795.814	19.843.969	-3,7%	2,9%
TENERIFE NORTE	14.784.941	13.494.761	13.984.737	-5,4%	2,0%
VALENCIA	11.127.919	11.679.031	12.629.957	13,5%	1,8%
PALMA DE MALLORCA	13.712.034	12.239.306	11.518.308	-16,0%	1,7%
SEVILLA	4.775.315	5.089.015	5.639.473	18,1%	0,8%
TENERIFE SUR	3.926.994	3.420.848	3.414.073	-13,1%	0,5%
BILBAO	2.262.750	2.538.405	2.855.628	26,2%	0,4%
ALICANTE-ELCHE	2.526.578	2.589.349	2.637.816	4,4%	0,4%
MALAGA-COSTA DEL SOL	2.720.643	2.678.642	2.498.705	-8,2%	0,4%
SANTIAGO	1.815.840	1.930.856	2.097.079	15,5%	0,3%
LANZAROTE	2.108.307	2.081.918	2.050.130	-2,8%	0,3%
IBIZA	2.316.048	2.190.177	2.020.851	-12,7%	0,3%
MENORCA	1.793.063	1.636.232	1.422.038	-20,7%	0,2%
FUERTEVENTURA	1.213.953	1.023.336	978.157	-19,4%	0,1%
LA PALMA	686.388	577.577	549.110	-20,0%	0,1%
VIGO	570.900	448.304	435.718	-23,7%	0,1%
MELILLA	235.770	164.410	136.482	-42,1%	0,0%
GIRONA	134.430	45.809	90.364	-32,8%	0,0%
EL HIERRO	112.608	104.285	74.153	-34,1%	0,0%
ASTURIAS	101.782	94.361	71.202	-30,0%	0,0%
A CORUÑA	195.866	66.816	62.912	-67,9%	0,0%
SAN SEBASTIAN	35.604	20.440	30.735	-13,7%	0,0%
VALLADOLID	18.756	28.514	21.744	15,9%	0,0%
ALMERIA	8.632	12.577	8.588	-0,5%	0,0%
PAMPLONA	12.061	2.822	8.277	-31,4%	0,0%
JEREZ DE LA FRONTERA	33.120	4.378	7.512	-77,3%	0,0%
FGL GRANADA-JAEN	27.943	12.636	3.589	-87,2%	0,0%
BURGOS	0	0	3.493	n.a.	0,0%
LA GOMERA	1.712	458	808	-52,8%	0,0%
REUS	15.186	60	700	-95,4%	0,0%
MURCIA-SAN JAVIER	175	90	382	118,3%	0,0%
SANTANDER	1.076	1.828	280	-74,0%	0,0%
SALAMANCA	0	0	0	n.a.	0,0%
SABADELL	985	426	0	-100,0%	0,0%
MADRID-TORREJON	119	17	0	-100,0%	0,0%
HUESCA-PIRINEOS	0	0	0	n.a.	0,0%
CEUTA/HELIPUERTO	162	0	0	-100,0%	0,0%
CORDOBA	0	0	0	n.a.	0,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	0	0	n.a.	0,0%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	0	0	0	n.a.	0,0%
ALBACETE	0	0	0	n.a.	0,0%
BADAJOS	0	0	0	n.a.	0,0%
LOGROÑO	0	0	0	n.a.	0,0%
SON BONET	0	0	0	n.a.	0,0%
LEON	814	462	0	-100,0%	0,0%
LLEIDA-ALGUAIRE	0	0	0	n.a.	0,0%
TOTAL	651.411.838	639.195.773	685.504.011	5,2%	100%

Fuente: Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles 2012-2014 (Ministerio de Fomento).

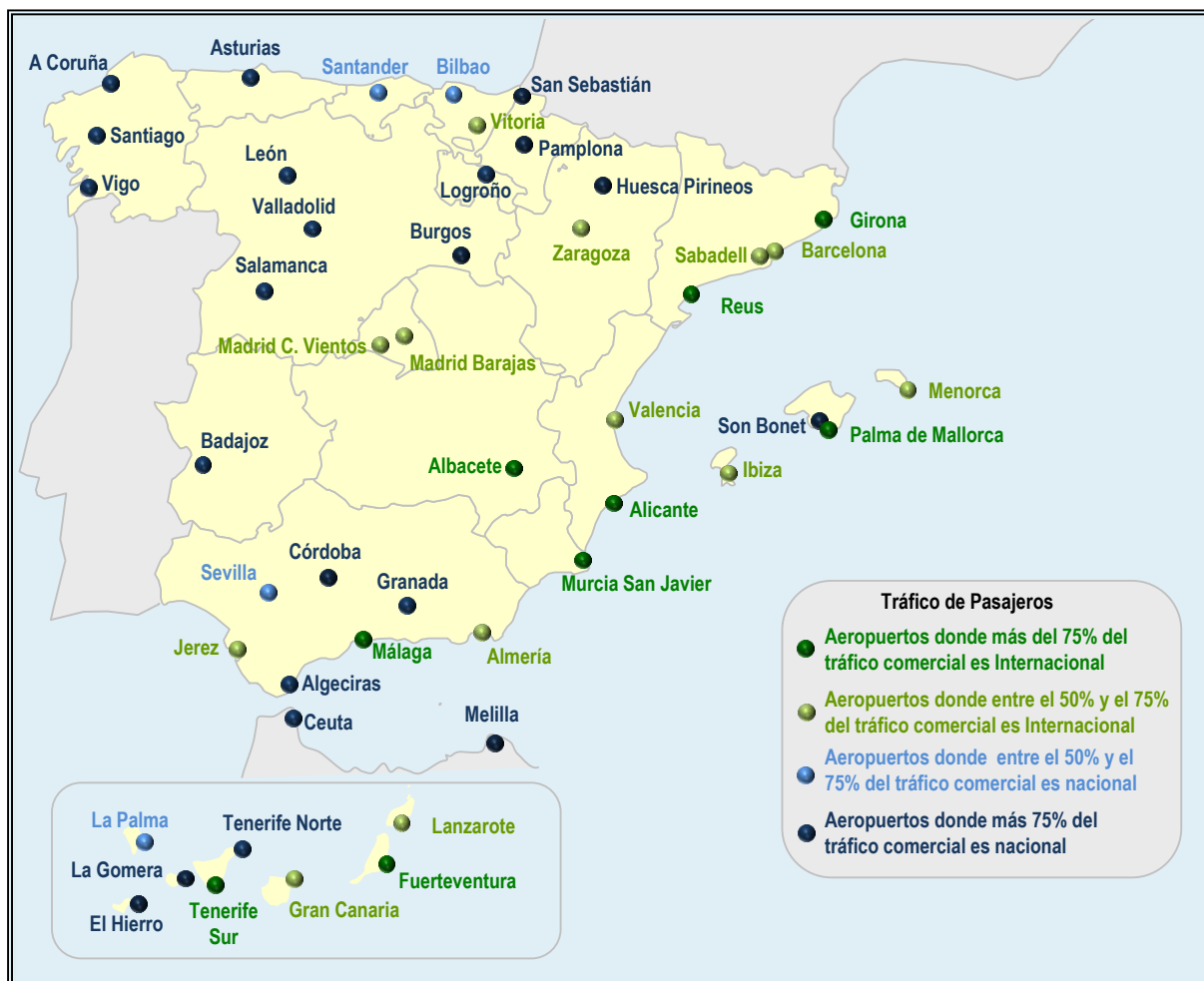
TABLA 24. TRÁFICO TOTAL DE AERONAVES EN ESPAÑA 2014, INCLUYENDO NO COMERCIAL

AEROPUERTOS	OPERACIONES DE AERONAVES			
	COMERCIALES	NO COMERCIALES	TOTALES	PORCENTAJE NO COMERCIALES
A.SUÁREZ MADRID-BARAJAS	341.911	690	342.601	0,2%
BARCELONA-EL PRAT	280.964	2.886	283.850	1,0%
PALMA DE MALLORCA	171.294	1.334	172.628	0,8%
MALAGA-COSTA DEL SOL	102.344	5.919	108.263	5,5%
GRAN CANARIA	97.326	4.885	102.211	4,8%
ALICANTE-ELCHE	70.948	622	71.570	0,9%
TENERIFE SUR	57.991	2.299	60.290	3,8%
IBIZA	55.445	4.697	60.142	7,8%
VALENCIA	46.101	10.337	56.438	18,3%
TENERIFE NORTE	48.380	4.309	52.689	8,2%
LANZAROTE	47.445	2.130	49.575	4,3%
BILBAO	39.584	3.006	42.590	7,1%
SEVILLA	32.525	9.855	42.380	23,3%
FUERTEVENTURA	38.991	1.075	40.066	2,7%
JEREZ DE LA FRONTERA	6.923	31.434	38.357	82,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	88	33.113	33.201	99,7%
SABADELL	34	27.026	27.060	99,9%
MENORCA	24.092	624	24.716	2,5%
GIRONA	16.260	4.369	20.629	21,2%
SANTIAGO	17.496	1.935	19.431	10,0%
REUS	5.827	10.159	15.986	63,5%
LA PALMA	14.333	656	14.989	4,4%
A CORUÑA	10.181	4.630	14.811	31,3%
ASTURIAS	10.757	958	11.715	8,2%
SON BONET	2	11.321	11.323	100,0%
ALMERIA	8.404	2.355	10.759	21,9%
FGL GRANADA-JAEN	7.148	3.200	10.348	30,9%
SANTANDER	7.883	2.450	10.333	23,7%
VIGO	7.604	2.310	9.914	23,3%
MURCIA-SAN JAVIER	7.898	1.183	9.081	13,0%
MELILLA	8.242	631	8.873	7,1%
ZARAGOZA	5.979	1.060	7.039	15,1%
CORDOBA	22	6.533	6.555	99,7%
SAN SEBASTIAN	4.311	1.745	6.056	28,8%
VITORIA	5.753	137	5.890	2,3%
PAMPLONA	3.131	2.327	5.458	42,6%
SALAMANCA	533	4.906	5.439	90,2%
VALLADOLID	2.467	1.921	4.388	43,8%
EL HIERRO	3.248	426	3.674	11,6%
BURGOS	1.181	1.237	2.418	51,2%
BADAJOS	1.443	395	1.838	21,5%
LA GOMERA	1.390	328	1.718	19,1%
LEON	643	753	1.396	53,9%
LOGROÑO	642	575	1.217	47,2%
CEUTA /HELIPUERTO	536	544	1.080	50,4%
HUESCA-PIRINEOS	56	829	885	93,7%
ALBACETE	228	313	541	57,9%
LLEIDA-ALGUAIRE	0	480	480	100,0%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	270	30	300	10%
MADRID-TORREJON	0	0	0	0%
TOTAL	1.616.254	216.937	1.833.191	11,8%

Fuente: Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles 2012-2014 (Ministerio de Fomento).

Otro factor analizado que también muestra la necesidad de reducir el número de aeropuertos de uso público abiertos al tráfico comercial, y esto no debe confundirse con la desaparición de aeropuertos, como se comentará posteriormente, es la actividad internacional de los aeropuertos españoles. En la figura 75 se muestran las instalaciones aeroportuarias en función del porcentaje de tráfico de pasajeros doméstico e internacional. Como se puede observar, la mayoría de los aeropuertos son utilizados para conectar destinos españoles y, únicamente, los aeropuertos situados en las regiones más turísticas de nuestra geografía, así como en los centros económicos, registran mayor presencia de tráfico aéreo de pasajeros internacionales. Es decir, que la mayoría de los aeropuertos se utilizan para conectar ciudades españolas. Por tanto, el desarrollo de redes de otros modos de transporte que compitan con el aéreo se convierte en otro factor a analizar ya que están compitiendo por la misma demanda. Esto significa que el desarrollo de los servicios ferroviarios de alta velocidad, popularmente conocidos como AVE, deben considerarse a la hora de analizar si hay que mantener o no abiertos al tráfico comercial tantas instalaciones aeroportuarias.

FIGURA 75. PORCENTAJE DE TRÁFICO DE PASAJEROS INTERNACIONAL Y DOMÉSTICO POR AEROPUERTOS EN 2014



Fuente: Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles (Ministerio de Fomento 2014b).

El problema con el que se tienen que enfrentar muchos de los aeropuertos de uso público abiertos al tráfico aéreo comercial es que en los últimos años se ha producido una fuerte caída del tráfico aéreo en España. En concreto, se ha producido un fuerte descenso del tráfico doméstico como consecuencia de la situación económica vivida y de la paulatina pero constante, entrada en servicio de nuevos corredores ferroviarios de alta velocidad. Estas dos situaciones han provocado un efecto devastador en los aeropuertos con poco tráfico de pasajeros y en los que, además, el principal componente de tráfico aéreo era el doméstico. En la actualidad hay aeropuertos que no alcanzan ni un vuelo al día. En la tabla 22 se puede observar cómo sólo 16 aeropuertos españoles gestionan más de 30.000 operaciones anuales. Valorando el volumen diario de operaciones, hay 32 aeropuertos que gestionan menos de 22 operaciones comerciales al día. Teniendo en cuenta que por operación vuelo se contabiliza un movimiento de entrada y otro de salida, resulta que son menos de 11 vuelos comerciales diarios. Este volumen de actividad impide garantizar la viabilidad económica de muchos aeropuertos teniendo en cuenta que el umbral mínimo de rentabilidad de un aeropuerto de uso público abierto al tráfico aéreo comercial se sitúa en torno a las 30.000 operaciones anuales. Esto significa que los ingresos recibidos por estos aeropuertos por la actividad de transporte aéreo comercial no garantizan la suficiencia económica de los mismos. Esta situación se mantiene, por el momento, gracias a que AENA Aeropuertos utiliza un sistema de caja única y se permite la financiación cruzada, donde los aeropuertos que obtienen buenos resultados mantienen a los que no los tienen. Ciertas instalaciones aeroportuarias, a pesar de su escaso rendimiento económico, deberían continuar con su actividad con el fin de garantizar la cohesión territorial y social. Sin embargo, hay otras muchas que deben ser reconvertidas hacia actividades económicas distintas al transporte aéreo.

Sin embargo, si tenemos en cuenta el número de operaciones comerciales, es decir, el tráfico de aeronaves que se dedican al transporte comercial, tal y como se muestra en la tabla 24, sólo 14 aeropuertos registran un volumen anual superior a 30.000 operaciones. De los restantes, 6 aeropuertos registraron entre 30.000 y 10.000 operaciones, mientras que 29 aeropuertos registraron menos de 10.000 operaciones. Es decir, que más del 70% de los aeropuertos analizados tienen un volumen de actividad inferior al necesario para asegurar su viabilidad económica. Si además analizamos el porcentaje que supone la aviación no comercial sobre el total de su tráfico, resulta que los aeropuertos con poca actividad comercial son utilizados mayoritariamente por empresas de aviación cuyo objeto no es el transporte aéreo comercial. Esto significa para muchos aeropuertos, cuya viabilidad económica está en entre dicho, una oportunidad para evitar su cierre y su más que probable desaparición. Muchos aeropuertos necesitan llevar a cabo un cambio en el núcleo de su negocio para asegurar su existencia futura, aunque ya no se dedique al transporte de pasajeros. Hay que recordar que un aeropuerto actúa como motor económico de una región gracias a la actividad que se concentra en sus instalaciones, ya sean destinadas al tráfico de pasajeros o a otra actividad relacionada con el transporte aéreo.

Anteriormente, se ha comentado que la mala situación económica de España junto con la paulatina y constante entrada en servicio de nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad, han tenido un impacto muy negativo en el transporte aéreo doméstico. Como consecuencia de estos dos factores, así como de las transformaciones estructurales que se han generado en el tejido productivo, a corto

y medio plazo será muy difícil que el tráfico doméstico alcance los niveles del pasado. Es más, mientras la red ferroviaria de alta velocidad siga creciendo el tráfico doméstico seguirá teniendo una evolución negativa, ya que los servicios ferroviarios de alta velocidad acaban desplazando al avión en las rutas en las que ambos compiten. A continuación se muestra brevemente como ha cambiado la estructura del tráfico aéreo en España entre 2007 y 2013.

En 2007, año con los mayores registros de tráfico aéreo hasta la fecha, el tráfico doméstico en España superó los 88 millones de pasajeros, mientras que en 2014 fue inferior a 59 millones, es decir, el tráfico doméstico se ha reducido en 29 millones en los últimos 7 años. Ese descenso, como no podía ser de otro modo, también se ha notado en el tráfico de aeronaves. La caída del 35% en el tráfico doméstico de pasajeros ha lastrado enormemente el tráfico de aeronaves. En 2007 se realizaron más de 1,1 millones de operaciones de aeronaves en el mercado doméstico, mientras que en 2014 se realizaron unas 625.000 operaciones, es decir, un 43% menos. En la figura 75 se puede observar el porcentaje de tráfico aéreo de pasajeros que corresponde al mercado doméstico. En esta figura se puede observar como los aeropuertos con menos tráfico son los que mayor dependencia tienen del tráfico doméstico y los que más sufren el descenso de dicho tráfico, ya sea por consecuencia de la situación económica o como consecuencia de la entrada en servicio de un modo de transporte alternativo como el ferrocarril de alta velocidad.

Esta difícil situación, además con perspectiva de empeorar a corto y medio plazo, ya que el transporte ferroviario de alta velocidad sigue creciendo al tiempo que la situación económica actual, aunque mejora, no será capaz de sacar del borde la quiebra a muchos aeropuertos. Cabe mencionar que el problema de la dependencia del tráfico doméstico y la competencia del ferrocarril afectan a todos los aeropuertos, no solo a los pequeños. El aeropuerto de Madrid-Barajas ha perdido 10 millones de pasajeros en el mercado doméstico debido a la conjunción de estos dos factores, crisis económica y crecimiento de la red ferroviaria de alta velocidad. Sin embargo, los grandes aeropuertos tienen mayor margen de maniobra que los pequeños y pueden conseguir minimizar dicho efecto. Los aeropuertos pequeños no tienen la capacidad de adaptación y se ven afectados plenamente por la caída del tráfico aéreo doméstico.

Otro problema adicional, al que se enfrentan los aeropuertos que están en esta situación actualmente, es el derivado de los sobre costes de explotación originados por el sobre dimensionamiento de sus instalaciones respecto al tráfico real que registran. Es decir, incurren en pérdidas operativas debidas a que su stock de infraestructuras no es sostenible con el tráfico que gestionan. Además, también hay que sumar los costes de amortización y demás cargas financieras asociadas a dichas instalaciones, especialmente en el caso de los aeropuertos abiertos en los últimos años o en aquellos donde se han realizado ampliaciones y/o mejoras de sus instalaciones. Por último, algunos de los aeropuertos que se encuentran en esta situación tienen una problemática adicional, la cercanía relativa a otras instalaciones aeroportuarias, contra las cuales compiten necesariamente y con las que se tienen que repartir el poco tráfico doméstico existente. Otro factor que tampoco se ha de desestimar es la limitación que determinadas infraestructuras tienen desde el punto de vista operativo debido a su situación geográfica, es decir, tienen poca capacidad para atraer nuevo tráfico de pasajeros, ya sea nacional o internacional.

7.3. Evolución de las Cuentas Anuales de AENA

Lo primero que hay que tener en cuenta cuando se van a analizar las cuentas anuales de AENA es que las mismas se han realizado bajo el criterio de caja única. Es decir, no hay disponible ninguna memoria pública donde se desagreguen las cuentas por líneas de negocio y aeropuertos. Esto es, los ingresos y gastos ocasionados por la prestación de los servicios de navegación aérea se suman a los ingresos y gastos derivados de la prestación de los servicios aeroportuarios. Lo mismo ocurre para las amortizaciones de infraestructuras, imputación de costes financieros y costes de personal. El único desglose que está disponible en las memorias anuales de AENA es el relativo a los distintos ingresos.

Como se muestra en la tabla 25, la cifra de negocios de AENA ha sido creciente entre 2000 y 2008, periodo en los que el tráfico aéreo no dejaba de marcar máximos históricos año tras año. Sin embargo, se producen dos años consecutivos de descenso, 2009 y 2010, como consecuencia de la fuerte caída del tráfico aéreo. Los ingresos aeroportuarios, es decir, aquellos generados únicamente por los aeropuertos de AENA, han crecido año tras año en el periodo 2000-2011, excepto en 2009. El resto de ingresos generados por AENA, incluidos los provenientes de la navegación aérea, registraron evolución positiva hasta 2007, pero desde 2008 cada año los ingresos caen más que el anterior acumulando un descenso del 21% entre 2007 y 2011.

TABLA 25. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011

millones de euros						
AÑO	CIFRA DE NEGOCIOS	% Variación año anterior	INGRESOS DE AEROPUERTOS	% Variación año anterior	RESTO DE INGRESOS	% Variación año anterior
2000	1.437,8	-	919,9	-	517,8	-
2001	1.569,9	9,2%	1.006,8	9,4%	563,1	8,7%
2002	1.656,1	5,5%	1.048,9	4,2%	607,2	7,8%
2003	1.903,2	14,9%	1.163,5	10,9%	739,8	21,8%
2004	2.088,1	9,7%	1.305,7	12,2%	782,4	5,8%
2005	2.455,3	17,6%	1.460,5	11,9%	994,9	27,2%
2006	2.713,6	10,5%	1.652,4	13,1%	1.061,3	6,7%
2007	3.063,4	12,9%	1.868,3	13,1%	1.195,1	12,6%
2008	3.112,7	1,6%	1.932,9	3,5%	1.179,8	-1,3%
2009	2.991,4	-3,9%	1.859,7	-3,8%	1.131,7	-4,1%
2010	2.972,4	-0,6%	1.918,8	3,2%	1.053,6	-6,9%
2011	3.234,3	8,8%	2.289,0	19,3%	945,2	-10,3%
Acumulado 2000-2011	29.198,2	124,9%	18.426,2	148,8%	10.771,9	82,5%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 26. ESTRUCTURA DE LA CIFRA DE NEGOCIOS DE AENA 2000-2011

AÑO	INGRESOS DE AEROPUERTOS	RESTO DE INGRESOS
2000	64,0%	36,0%
2001	64,1%	35,9%
2002	63,3%	36,7%
2003	61,1%	38,9%
2004	62,5%	37,5%
2005	59,5%	40,5%
2006	60,9%	39,1%
2007	61,0%	39,0%
2008	62,1%	37,9%
2009	62,2%	37,8%
2010	64,6%	35,4%
2011	70,8%	29,2%
Media 2000-2011	63,1%	36,9%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

Como se observa en la tabla 26, entre 2000 y 2007 la estructura de la cifra de negocios de AENA ha sido más o menos estable. En torno al 60% de los ingresos procedían de los aeropuertos mientras que el 40% tenía su origen en el resto de líneas de negocio. Sin embargo, desde 2008 se ha producido un cambio de tendencia en la evolución de los ingresos de las diferentes líneas de negocio que ha provocado alteraciones en la estructura de ingresos de AENA, de tal manera que en 2011 más del 70% de los ingresos tuvieron su origen en la actividad aeroportuaria, mientras el resto de líneas de negocio apenas aportaron el 30%.

A partir de ahora el análisis se centra en la evolución y la estructura de los ingresos originados por la actividad aeroportuaria. AENA diferencia los ingresos de sus aeropuertos en tres subtipos. Por un lado, ingresos aeronáuticos entendiendo como tal los ingresos derivados del uso de las diferentes instalaciones situadas en el lado aire⁸⁹ y lado tierra⁹⁰ necesarias para que los pasajeros y sus equipajes accedan a las aeronaves. Por otro lado, AENA define como ingresos no aeronáuticos los que tienen su origen en el uso de instalaciones dedicadas a la prestación de los servicios de asistencia en tierra⁹¹, tanto del lado aire como del lado tierra. Y por último, los ingresos comerciales, entendiendo por tales los ingresos originados por la actividad

⁸⁹ Lado Aire: zona del aeropuerto destinada a la operación de aeronaves, es decir, todo lo que un pasajero observa desde la ventana de la terminal de un aeropuerto. Se puede encontrar una definición mucho más exhaustiva y completa en el libro "Descubrir los Aeropuertos" (Tejada 2002a).

⁹⁰ Lado Tierra: zona del aeropuerto dedicada a atender las necesidades de los pasajeros y su equipaje con el fin de que puedan subir a bordo o desembarca de una aeronave. Se puede encontrar una definición mucho más exhaustiva y completa en el libro "Descubrir los Aeropuertos" (Tejada 2002a).

⁹¹ Los servicios de asistencia en tierra son comúnmente conocidos como "handling".

comercial desarrollada en el aeropuerto gracias al tránsito de pasajeros por las instalaciones aeroportuarias.

En la tabla 27 se muestra la evolución de los diferentes tipos de ingresos definidos por AENA que se han generado entre 2000 y 2011. Dicha evolución fue similar, siguiendo una tendencia común a lo largo de todo el periodo analizado, es decir, que excepto en el año 2009, han crecido todos los años. En este sentido hay que destacar que la evolución de los ingresos aeronáuticos y de los ingresos comerciales se basa en parámetros muy diferentes. Los ingresos aeronáuticos dependen del volumen de tráfico y del importe de las tasas establecidas por el uso de infraestructuras, mientras que los ingresos comerciales dependen de la cantidad de superficie destinada a uso comercial y de la propensión al consumo de los pasajeros.

TABLA 27. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS GENERADOS EN AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011

millones de euros						
AÑO	INGRESOS AERONÁUTICOS	% Variación año anterior	INGRESOS NO AERONÁUTICOS	% Variación año anterior	INGRESOS COMERCIALES	% Variación año anterior
2000	587,1	-	95,3	-	237,6	-
2001	652,0	11,1%	99,9	4,9%	254,9	7,3%
2002	664,3	1,9%	105,0	5,0%	279,6	9,7%
2003	729,7	9,8%	102,6	-2,2%	331,2	18,4%
2004	801,6	9,9%	111,3	8,5%	392,7	18,6%
2005	889,7	11,0%	139,8	25,6%	430,9	9,7%
2006	981,5	10,3%	152,4	9,0%	518,4	20,3%
2007	1.099,2	12,0%	173,6	13,9%	595,5	14,9%
2008	1.144,8	4,1%	181,1	4,3%	607,0	1,9%
2009	1.117,7	-2,4%	169,5	-6,4%	572,5	-5,7%
2010	1.153,4	3,2%	169,6	0,1%	595,8	4,1%
2011	1.495,2	29,6%	179,7	5,9%	614,1	3,1%
Acumulado 2000-2011	11.316,2	154,7%	1.679,8	88,6%	5.430,2	158,5%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

Es decir, es más fácil influir sobre los ingresos aeronáuticos, ya que basta con subir las tasas para aumentarlos, que sobre los ingresos comerciales, ya que se deben habilitar zonas comerciales atractivas para el pasajero y, además, el consumo dependerá del tráfico de personas y sus rentas. Entre los años 2000 y 2011 los ingresos denominados “no aeronáuticos” y los comerciales acumularon un crecimiento similar y en 2011 suponían 2,5 veces los ingresos que representaban en el año 2000. Sin embargo, los ingresos no aeronáuticos no han crecido al mismo ritmo. Esto se debe a que la liberalización de la prestación de los servicios de asistencia en tierra ha disminuido los precios, independientemente de que el tráfico aéreo creciera hasta 2007.

TABLA 28. ESTRUCTURA DE INGRESOS GENERADOS EN AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011

AÑO	INGRESOS AERONÁUTICOS	INGRESOS NO AERONÁUTICOS	INGRESOS COMERCIALES
2000	63,8%	10,4%	25,8%
2001	64,8%	9,9%	25,3%
2002	63,3%	10,0%	26,7%
2003	62,7%	8,8%	28,5%
2004	61,4%	8,5%	30,1%
2005	60,9%	9,6%	29,5%
2006	59,4%	9,2%	31,4%
2007	58,8%	9,3%	31,9%
2008	59,2%	9,4%	31,4%
2009	60,1%	9,1%	30,8%
2010	60,1%	8,8%	31,1%
2011	65,3%	7,8%	26,8%
Media 2000-2011	61,4%	9,1%	29,5%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

La tabla 28 muestra la estructura de ingresos generados en aeropuertos de AENA entre los años 2000 y 2011. Como puede comprobarse, los ingresos aeronáuticos suponen de media más del 60% de los ingresos, mientras que los comerciales alcanzan aproximadamente un 30%. Por su parte, los ingresos no aeronáuticos apenas aportan el 9% durante el periodo analizado. Hay que destacar que esta estructura se ha mantenido relativamente estable hasta el año 2010, ya que las tasas aeroportuarias crecieron por debajo de la inflación en este periodo. Ese menor ritmo de crecimiento de las tasas, junto con un mayor volumen de tráfico y mayor superficie comercial disponible tras las inauguraciones de las nuevas áreas terminales de Madrid, Barcelona, Málaga, Alicante, etc. favorecieron el crecimiento de los ingresos comerciales que llegaron a suponer en 2010 más del 31% de los ingresos totales. Sin embargo, en 2011, como consecuencia de la fuerte caída del tráfico aéreo, AENA subió considerablemente las tasas aeroportuarias. Como el tráfico aéreo repuntó ese mismo año los ingresos aeronáuticos llegaron a representar más del 65% del total de ingresos. Hay que destacar que la estructura de ingresos de los aeropuertos de AENA está muy lejos de otras entidades aeroportuarias europeas como la británica BAA⁹², en cuya estructura de ingresos aeroportuarios los comerciales suponen la mitad del total. El hecho de que los ingresos aeronáuticos de AENA sean tan elevados supone un sobrecoste para las compañías aéreas que operan en sus aeropuertos, tal y como se mencionará en los puntos siguientes relativos a la evolución de tasas aeroportuarias.

⁹² BAA es el principal operador aeroportuario de Reino Unido. Sin embargo, la constructora española Ferrovial es el principal accionista del mismo desde el año 2006.

TABLA 29. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011

millones de euros						
AÑO	ATERRIZAJES	% Variación año anterior	ESTACIONA-MIENTOS	% Variación año anterior	UTILIZACIÓN INFRAESTRUCT.	% Variación año anterior
2000	206,3	-	7,3	-	253,8	-
2001	252,8	22,6%	7,3	0,2%	266,4	5,0%
2002	251,9	-0,4%	7,7	6,3%	268,4	0,7%
2003	272,2	8,1%	8,0	4,0%	292,6	9,0%
2004	296,8	9,0%	7,5	-7,3%	323,0	10,4%
2005	325,6	9,7%	7,8	5,3%	364,1	12,7%
2006	348,0	6,9%	7,2	-8,3%	399,6	9,8%
2007	384,7	10,5%	7,4	2,6%	449,9	12,6%
2008	390,4	1,5%	8,3	12,9%	478,0	6,2%
2009	366,9	-6,0%	8,2	-1,3%	484,5	1,4%
2010	371,5	1,3%	7,6	-7,7%	500,6	3,3%
2011	509,5	37,1%	19,7	159,4%	629,9	25,8%
Acumulado 2000-2011	3.976,6	147,0%	104,0	171,6%	4.710,8	148,2%

millones de euros								
AÑO	PASARELAS TELESCOPIC.	% Variación año anterior	MANIPULACIÓN MERCANCÍAS	% Variación año anterior	TASA DE SEGURIDAD	% Variación año anterior	RESTO	% Variación año anterior
2000	45,3	-	12,9	-	59,7	-	1,8	-
2001	50,4	11,3%	11,9	-7,7%	61,4	2,8%	1,8	-3,5%
2002	55,6	10,4%	12,1	2,0%	66,8	8,8%	1,7	-1,4%
2003	60,5	8,8%	12,5	3,2%	81,9	22,6%	1,8	4,0%
2004	68,7	13,5%	13,8	10,6%	90,1	9,9%	1,7	-3,7%
2005	76,0	10,6%	13,8	0,0%	101,0	12,2%	1,3	-23,1%
2006	102,1	34,3%	12,6	-8,9%	111,3	10,1%	0,8	-41,5%
2007	117,4	15,0%	13,6	7,8%	125,6	12,9%	0,7	-15,2%
2008	119,8	2,0%	13,6	0,4%	134,2	6,9%	0,5	-30,7%
2009	117,7	-1,8%	12,9	-5,0%	127,0	-5,4%	0,4	-10,0%
2010	127,2	8,1%	15,3	18,5%	130,7	2,9%	0,4	-5,3%
2011	123,0	-3,3%	10,5	-31,5%	202,3	54,8%	0,3	-15,1%
Acumulado 2000-2011	1.063,8	171,4%	155,6	-18,3%	1.292,1	238,6%	13,3	-81,8%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 30. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011

AÑO	ATERRIZAJES	ESTACIONA-MIENTOS	UTILIZACIÓN INFRAESTRUCT.	PASARELAS TELESCOPIC.	MANIPULACIÓN MERCANCÍAS	TASA DE SEGURIDAD	RESTO
2000	35,1%	1,2%	43,2%	7,7%	2,2%	10,2%	0,3%
2001	38,8%	1,1%	40,9%	7,7%	1,8%	9,4%	0,3%
2002	37,9%	1,2%	40,4%	8,4%	1,8%	10,1%	0,3%
2003	37,3%	1,1%	40,1%	8,3%	1,7%	11,2%	0,2%
2004	37,0%	0,9%	40,3%	8,6%	1,7%	11,2%	0,2%
2005	36,6%	0,9%	40,9%	8,5%	1,6%	11,4%	0,2%
2006	35,5%	0,7%	40,7%	10,4%	1,3%	11,3%	0,1%
2007	35,0%	0,7%	40,9%	10,7%	1,2%	11,4%	0,1%
2008	34,1%	0,7%	41,8%	10,5%	1,2%	11,7%	0,0%
2009	32,8%	0,7%	43,4%	10,5%	1,2%	11,4%	0,0%
2010	32,2%	0,7%	43,4%	11,0%	1,3%	11,3%	0,0%
2011	34,1%	1,3%	42,1%	8,2%	0,7%	13,5%	0,0%
Media 2000-2011	35,1%	0,9%	41,6%	9,4%	1,4%	11,4%	0,1%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 31. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS NO AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011

millones de euros						
AÑO	COMIDA A BORDO	% Variación año anterior	ALQUILER DE LOCALES	% Variación año anterior	MOSTRADOR FACTURACIÓN	% Variación año anterior
2000	14,3	-	54,7	-	0,0	-
2001	14,8	3,2%	57,1	4,3%	0,0	-
2002	13,8	-6,6%	54,9	-3,8%	0,0	-
2003	13,4	-3,1%	18,8	-65,8%	15,7	-
2004	11,6	-12,9%	17,0	-9,5%	16,6	6,2%
2005	11,4	-1,8%	17,7	4,3%	18,3	9,8%
2006	11,7	2,5%	20,0	12,9%	21,4	16,9%
2007	11,9	1,4%	21,5	7,1%	27,6	29,3%
2008	11,4	-3,7%	23,9	11,4%	25,7	-7,1%
2009	9,8	-14,4%	25,1	5,0%	24,0	-6,5%
2010	9,9	1,8%	24,3	-3,2%	23,7	-1,1%
2011	10,7	7,6%	25,4	4,7%	26,3	10,7%
Acumulado 2000-2011	144,6	-25,2%	360,5	-53,5%	199,2	67,6%

millones de euros								
AÑO	SERVICIOS CONCESIONES	% Variación año anterior	UTILIZACIÓN SALAS	% Variación año anterior	HANDLING DE RAMPA	% Variación año anterior	RESTO	% Variación año anterior
2000	19,9	-	5,7	-	0,0	-	0,7	-
2001	21,4	7,5%	6,2	8,6%	0,0	-	0,5	-21,0%
2002	21,5	0,7%	7,3	17,4%	7,0	-	0,5	-2,8%
2003	22,8	5,7%	8,2	12,4%	20,5	194,7%	3,4	548,5%
2004	14,8	-34,9%	9,1	11,8%	39,3	91,7%	2,8	-16,7%
2005	15,1	1,9%	10,3	12,5%	62,8	60,0%	4,2	48,8%
2006	17,7	17,1%	11,0	6,6%	67,1	6,9%	3,5	-16,1%
2007	21,9	24,0%	12,3	12,0%	74,3	10,7%	4,2	18,1%
2008	27,2	23,8%	13,5	9,8%	75,4	1,4%	4,1	-2,3%
2009	22,1	-18,7%	12,7	-5,4%	71,4	-5,3%	4,4	9,5%
2010	24,8	12,3%	11,0	-13,4%	71,3	-0,2%	4,5	2,3%
2011	23,7	-4,4%	12,0	8,8%	75,2	5,6%	6,3	38,5%
Acumulado 2000-2011	252,9	19,3%	119,1	110,7%	564,3	981,9%	39,2	826,3%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 32. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS NO AERONÁUTICOS DE AENA 2000-2011

AÑO	COMIDA A BORDO	ALQUILER DE LOCALES	MOSTRADOR FACTURACIÓN	SERVICIOS CONCESIONES	UTILIZACIÓN SALAS	HANDLING DE RAMPA	OTROS
2000	15,0%	57,4%	0,0%	20,9%	6,0%	0,0%	0,7%
2001	14,8%	57,1%	0,0%	21,4%	6,2%	0,0%	0,5%
2002	13,1%	52,3%	0,0%	20,5%	6,9%	6,6%	0,5%
2003	13,0%	18,3%	15,3%	22,2%	8,0%	20,0%	3,3%
2004	10,4%	15,3%	14,9%	13,3%	8,2%	35,3%	2,5%
2005	8,2%	12,7%	13,1%	10,8%	7,3%	44,9%	3,0%
2006	7,7%	13,1%	14,0%	11,6%	7,2%	44,1%	2,3%
2007	6,8%	12,4%	15,9%	12,6%	7,1%	42,8%	2,4%
2008	6,3%	13,2%	14,2%	15,0%	7,4%	41,6%	2,2%
2009	5,8%	14,8%	14,1%	13,0%	7,5%	42,1%	2,6%
2010	5,9%	14,3%	14,0%	14,6%	6,5%	42,0%	2,7%
2011	6,0%	14,2%	14,6%	13,2%	6,7%	41,9%	3,5%
Media 2000-2011	8,6%	21,5%	11,9%	15,1%	7,1%	33,6%	2,3%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 33. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS COMERCIALES DE AENA 2000-2011

millones de euros										
AÑO	CARBURANTES	% Var. año anterior	ALQUILER LOCALES	% Var. año anterior	EXPLOTAC. COMERCIAL	% Var. año anterior	BARES Y RESTAUR.	% Var. año anterior		
2000	16,1	-	0,0	-	110,7	-	20,3	-		
2001	16,3	1,6%	0,0	-	113,6	2,7%	24,0	18,0%		
2002	16,1	-1,2%	0,0	-	124,6	9,7%	26,9	12,3%		
2003	17,3	7,0%	24,2	-	129,2	3,6%	30,3	12,6%		
2004	19,8	15,0%	33,2	36,9%	143,9	11,4%	38,9	28,4%		
2005	21,7	9,5%	34,6	4,2%	150,7	4,7%	46,2	18,8%		
2006	22,6	4,1%	38,9	12,7%	180,9	20,1%	54,5	18,0%		
2007	27,0	19,3%	43,7	12,1%	207,5	14,7%	66,9	22,7%		
2008	25,0	-7,2%	46,0	5,4%	209,0	0,7%	67,9	1,4%		
2009	24,3	-2,7%	44,2	-4,0%	193,1	-7,6%	67,9	0,1%		
2010	26,0	6,9%	45,7	3,4%	202,7	5,0%	75,0	10,4%		
2011	29,4	12,8%	41,8	-8,5%	220,1	8,6%	81,3	8,4%		
Acumulado 2000-2011	261,7	82,8%	352,3	72,5%	1.986,0	98,8%	600,2	300,8%		
AÑO	COCHES DE ALQUILER	% Var. año anterior	APARCAMIENTO	% Var. año anterior	PUBLICIDAD	% Var. año anterior	SERVICIOS CONCESION	% Var. año anterior	RESTO	% Var. año anterior
2000	26,3	-	49,0	-	11,7	-	0,0	-	3,5	-
2001	28,4	8,2%	53,5	9,2%	15,0	28,2%	0,0	-	4,0	13,8%
2002	36,7	29,0%	55,7	4,1%	15,3	1,6%	0,0	-	4,3	8,5%
2003	51,5	40,3%	62,2	11,6%	16,2	5,9%	0,0	-	0,4	-90,0%
2004	56,2	9,2%	72,6	16,8%	18,6	15,2%	9,0	-	0,4	-6,7%
2005	60,5	7,7%	84,1	15,9%	22,8	22,6%	9,9	9,2%	0,4	-12,5%
2006	64,3	6,3%	115,8	37,6%	30,2	32,3%	10,7	8,7%	0,4	8,3%
2007	70,6	9,8%	131,4	13,5%	34,8	15,2%	13,4	24,3%	0,2	-37,4%
2008	85,3	20,7%	125,3	-4,7%	33,7	-3,1%	14,7	9,9%	0,2	-32,8%
2009	96,6	13,4%	105,6	-15,7%	24,5	-27,3%	15,8	7,9%	0,4	141,9%
2010	96,6	0,0%	104,5	-1,0%	27,8	13,4%	16,2	2,2%	1,2	217,3%
2011	96,1	-0,6%	97,4	-6,9%	28,3	1,9%	18,5	14,5%	1,2	1,7%
Acumulado 2000-2011	769,2	265,3%	1.057,2	98,6%	278,8	141,7%	108,3	104,8%	16,6	-64,1%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 34. ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS COMERCIALES DE AENA 2000-2011

AÑO	CARBURANTES	ALQUILER LOCALES	EXPLOTAC. COMERCIAL	BARES Y RESTAUR.	COCHES DE ALQUILER	APARCAMIENTO	PUBLICIDAD	SERVICIOS CONCESION	OTROS
2000	6,8%	0,0%	46,6%	8,5%	11,1%	20,6%	4,9%	0,0%	1,5%
2001	6,4%	0,0%	44,6%	9,4%	11,2%	21,0%	5,9%	0,0%	1,6%
2002	6,4%	0,0%	49,3%	10,6%	14,5%	22,0%	6,0%	0,0%	1,7%
2003	5,2%	7,3%	39,0%	9,1%	15,5%	18,8%	4,9%	0,0%	0,1%
2004	5,1%	8,4%	36,7%	9,9%	14,3%	18,5%	4,7%	2,3%	0,1%
2005	5,0%	8,0%	35,0%	10,7%	14,0%	19,5%	5,3%	2,3%	0,1%
2006	4,4%	7,5%	34,9%	10,5%	12,4%	22,3%	5,8%	2,1%	0,1%
2007	4,5%	7,3%	34,8%	11,2%	11,9%	22,1%	5,8%	2,2%	0,0%
2008	4,1%	7,6%	34,4%	11,2%	14,0%	20,6%	5,6%	2,4%	0,0%
2009	4,3%	7,7%	33,7%	11,9%	16,9%	18,4%	4,3%	2,8%	0,1%
2010	4,4%	7,7%	34,0%	12,6%	16,2%	17,5%	4,7%	2,7%	0,2%
2011	4,8%	6,8%	35,8%	13,2%	15,6%	15,9%	4,6%	3,0%	0,2%
Media 2000-2011	4,8%	6,5%	36,8%	11,1%	14,2%	19,6%	5,2%	2,0%	0,3%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

En la tabla 29 se muestra la evolución de los ingresos aeronáuticos de AENA entre los años 2000 y 2011. Puede observarse cómo los ingresos originados por los aterrizajes de aeronaves en los aeropuertos siguen una senda positiva durante todo el periodo excepto en 2002 y 2009, como consecuencia de la caída del tráfico aéreo tras los atentados del 11-S de 2001 y de los momentos más duros de la crisis económica que aún sigue afectando a Europa. La fuerte subida de las tasas aeroportuarias llevada a cabo a principios del año 2011 ha generado un gran incremento de los ingresos por estacionamiento de aeronaves (+159,4%), seguridad (+54,8%), aterrizajes (+37,1%) y utilización de infraestructuras por parte de los pasajeros (+25,8%). No obstante, esa subida de tasas tuvo efectos negativos sobre la demanda aérea y las compañías basadas en aeropuertos como Madrid, optaron por reducir su presencia. Como el sistema de ingresos es de caja única, a pesar de perjudicar mucho a un aeropuerto concreto, el conjunto de aeropuertos de AENA registro mayores ingresos. Sin embargo, no se tuvo en cuenta el efecto negativo que unas excesivas tasas aeroportuarias podían provocar sobre el turismo en la región de Madrid.

La tabla 30 muestra la estructura de los ingresos aeronáuticos de AENA entre el año 2000 y el año 2011. Como se puede observar, unos pocos conceptos suponen la mayoría de los ingresos generados, es decir, se trata de una distribución de tipo *Pareto*⁹³, ya que los ingresos originados por aterrizajes, pasarelas, seguridad y uso de infraestructuras por parte de los pasajeros suponen el 98% de los ingresos aeronáuticos. La estructura de ingresos refleja una estructura tarifaria demasiado compleja que dificulta una gestión eficiente de la actividad aeroportuaria, pudiéndose incluir el servicio de estacionamiento, la manipulación de mercancías y el resto de ingresos en alguno de los subtipos mencionados anteriormente. De esta manera, en vez de tener muchos tipos de ingresos provenientes de tantas tasas, sería mucho más eficiente agrupar servicios y definir una tasa por cada conjunto de servicios, agilizando su tramitación y mejorando la eficiencia de la gestión económica de los aeropuertos.

En la tabla 31 se puede observar la evolución de los ingresos no aeronáuticos generados por los aeropuertos de AENA en el periodo 2000-2011. En ella se muestra cómo se ha producido un descenso en los ingresos originados por el servicio de comida a bordo, reflejo de la política seguida por las compañías aéreas consistente en reducir al mínimo el catering gratuito y ofrecer servicios de pago en su lugar. La reducción en los ingresos por alquiler de locales se debe a un cambio en los criterios de contabilidad. La tabla 32 muestra la estructura de dichos ingresos no aeronáuticos de AENA en el mismo periodo. Hay que destacar que el *handling* de rampa supone más del 40% de los ingresos no aeronáuticos, entendiendo como tales, todos los servicios necesarios para realizar la asistencia en tierra de aeronaves y pasajeros.

La tabla 33 muestra la evolución de los ingresos comerciales en los aeropuertos de AENA entre los años 2000 y 2011. Entre las diferentes líneas de negocio destaca la evolución de la explotación comercial, que ha registrado un fuerte aumento gracias a que, durante la última década, AENA ha ampliado la superficie comercial en la mayoría de sus aeropuertos con el fin de ampliar la oferta comercial

⁹³ La distribución de Pareto, o del 80/20, supone que el 80% de los ingresos provienen del 20% de las actividades.

de los mismos. También destaca, como consecuencia de la política seguida por las compañías aéreas de reducir el servicio a bordo, los ingresos obtenidos por bares y restaurantes. Otra de las líneas de negocio que ha tenido una buena evolución ha sido la de coches de alquiler, gracias a que en las ampliaciones llevadas a cabo en muchos aeropuertos durante los últimos años se han puesto en servicio nuevas superficies destinadas a este fin. Por el contrario, destaca la mala evolución de los ingresos de aparcamiento desde el año 2007, a pesar del mayor número de plazas que AENA ha puesto en servicio en los últimos años. Este descenso en los ingresos se debe a que AENA no se ha preocupado por añadir valor a sus aparcamientos y ha seguido una política de precios altos. Sin embargo, otras empresas que nada tienen que ver con AENA han comenzado a operar aparcamientos en las cercanías de los aeropuertos ofertando precios mucho más bajos que los de AENA. Como consecuencia, nuevas empresas han encontrado un nicho interesante de negocio que AENA no ha sido capaz de aprovechar. Por este motivo, los ingresos generados por esta actividad han pasado de representar el 22% de los ingresos comerciales a representar menos del 16%.

En la tabla 34 se muestra la estructura de los ingresos comerciales de los aeropuertos de AENA en el periodo 2000-2011. Los ingresos por la explotación comercial de las superficies aeroportuarias significan un 35% del total, convirtiéndose en la principal partida. Los ingresos comerciales están muy concentrados, ya que los originados por bares y restaurantes, coches de alquiler y aparcamiento suponen más del 80% del total. Por tanto, no tiene lógica seguir una política comercial para aumentar una línea de negocio mientras se abandona otra, es decir, no tiene sentido olvidarse de la gestión de los aparcamientos para centrarse únicamente en el desarrollo de tiendas en las terminales.

Tras analizar los ingresos de los aeropuertos continuamos con el análisis de los principales gastos de explotación. En las memorias de AENA, este apartado de gastos tiene un desglose mínimo. Por ejemplo, hay un único concepto para agrupar los gastos de personal sin diferenciar entre colectivos o actividades, es decir, que bajo el título de gastos de personal están englobados los costes de un administrativo de servicios centrales y los de un controlador aéreo. Si tenemos en cuenta las informaciones facilitadas por el Ministerio de Fomento en 2010, a raíz del cierre del espacio aéreo en diciembre de ese año⁹⁴, donde fuentes públicas cifraban en más de 300.000 euros anuales el sueldo medio de los controladores aéreos, nos podemos hacer una idea de la importancia de poder acceder a datos detallados por actividad y por unidad de negocio.

La tabla 35 muestra la evolución de los gastos de explotación de AENA entre 2000 y 2011, que, como puede comprobarse, no dejaron de crecer hasta el año 2009. El único capítulo que ha experimentado una reducción importante es el de personal, fruto principalmente del reajuste realizado sobre el coste de la actividad de navegación aérea, que posteriormente se acabó implantando en el resto de la plantilla. Sin embargo, el capítulo de las amortizaciones ha continuado creciendo durante todo el periodo. El problema al que se enfrenta AENA es que las amortizaciones de las infraestructuras no se pueden reducir, es más, debido al excesivo número de ampliaciones realizadas en los últimos años el importe de las

⁹⁴ <http://www.elmundo.es/elmundo/2010/12/04/espana/1291465385.html>

amortizaciones seguirá creciendo a corto y medio plazo con el consiguiente problema que ello supone.

TABLA 35. EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011

millones de euros								
AÑO	GASTOS DE EXPLOTACIÓN	% Var. año anterior	PERSONAL	% Var. año anterior	AMORTIZACIONES	% Var. año anterior	RESTO DE GASTOS	% Var. año anterior
2000	1.232,2	-	505,2	-	306,1	-	420,9	-
2001	1.345,4	9,2%	566,1	12,1%	314,4	2,7%	464,9	10,4%
2002	1.447,8	7,6%	634,7	12,1%	326,2	3,8%	486,9	4,8%
2003	1.694,0	17,0%	758,0	19,4%	356,1	9,2%	579,9	19,1%
2004	1.837,4	8,5%	830,9	9,6%	378,8	6,4%	627,7	8,2%
2005	2.154,9	17,3%	979,0	17,8%	433,2	14,4%	742,7	18,3%
2006	2.585,5	20,0%	1.084,8	10,8%	641,4	48,1%	859,3	15,7%
2007	2.850,4	10,2%	1.234,5	13,8%	693,7	8,2%	922,2	7,3%
2008	3.002,7	5,3%	1.296,4	5,0%	704,3	1,5%	1.002,0	8,7%
2009	3.214,5	7,1%	1.310,6	1,1%	797,3	13,2%	1.106,6	10,4%
2010	2.941,3	-8,5%	978,4	-25,3%	872,5	9,4%	1.090,4	-1,5%
2011	2.910,8	-1,0%	967,2	-1,1%	964,0	10,5%	979,6	-10,2%
Acumulado 2000-2011	27.216,8	136,2%	11.145,8	91,5%	6.787,9	215,0%	9.283,0	132,7%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 36. ESTRUCTURA DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN DE AENA 2000-2011

AÑO	PERSONAL	AMORTIZACIONES	RESTO DE GASTOS
2000	41,0%	24,8%	34,2%
2001	42,1%	23,4%	34,6%
2002	43,8%	22,5%	33,6%
2003	44,7%	21,0%	34,2%
2004	45,2%	20,6%	34,2%
2005	45,4%	20,1%	34,5%
2006	42,0%	24,8%	33,2%
2007	43,3%	24,3%	32,4%
2008	43,2%	23,5%	33,4%
2009	40,8%	24,8%	34,4%
2010	33,3%	29,7%	37,1%
2011	33,2%	33,1%	33,7%
Media 2000-2011	41,0%	24,9%	34,1%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

TABLA 37. EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS ECONÓMICOS DE AENA 2000-2011

millones de euros								
AÑO	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	% Var. año anterior	RESULTADO FINANCIERO	% Var. año anterior	RESULT. ANTES IMPUESTOS	% Var. año anterior	RESULTADO DEL EJERCICIO	% Var. año anterior
2000	205,6	-	n.d.	-	164,1	-	108,2	-
2001	224,5	9,2%	-20,3	-	145,1	-11,6%	100,9	-6,7%
2002	208,2	-7,2%	-42,0	106,9%	55,6	-61,7%	44,9	-55,5%
2003	209,3	0,5%	-65,2	55,4%	96,0	72,6%	85,9	91,3%
2004	250,7	19,8%	-138,2	111,8%	28,7	-70,1%	27,7	-67,7%
2005	300,5	19,8%	-188,2	36,2%	44,8	56,3%	35,5	28,0%
2006	128,2	-57,3%	-229,0	21,7%	-26,5	-159,2%	-26,4	-174,6%
2007	213,1	66,2%	-277,3	21,1%	-22,9	-13,9%	-10,2	-61,3%
2008	110,0	-48,4%	-352,9	27,3%	-228,3	898,9%	-153,2	1398,7%
2009	-223,2	-302,8%	-283,3	-19,7%	-492,0	115,5%	-343,9	124,5%
2010	31,1	817,7%	-248,5	-12,3%	-199,5	-59,5%	-145,0	-57,8%
2011	323,4	940,8%	-378,2	52,2%	-42,8	-78,5%	-26,2	-81,9%
Acumulado 2000-2011	1.981,4	57,3%	-2.223,1	1763,7%	-477,8	-126,1%	-302,0	-124,2%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

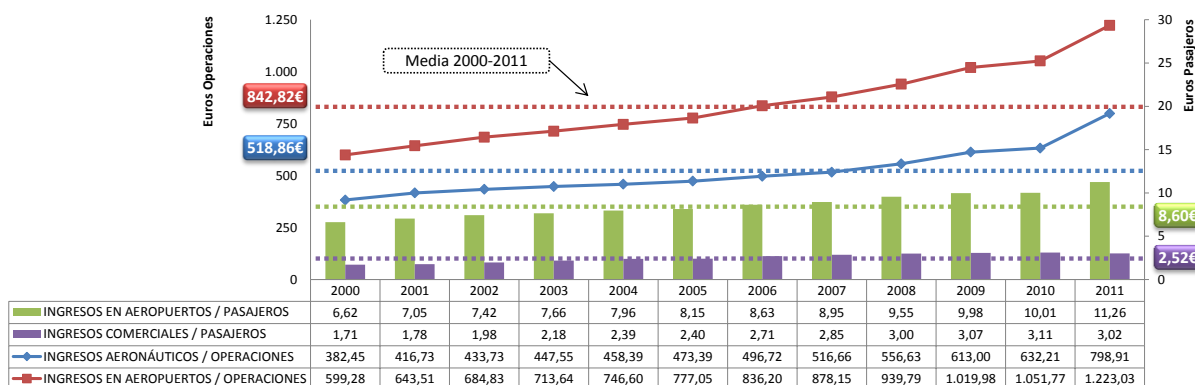
El problema de tener un volumen de amortizaciones tan alto es que limita la capacidad de gestión sobre los gastos de explotación. En la tabla 36 se muestra la estructura de dichos gastos en el periodo analizado. Puede observarse cómo los costes de personal cada vez representan menos sobre el total de gastos de explotación (pasaron de un máximo del 45,4% en 2005 al 33% del total de gastos en 2011), pero esta reducción no se debe tanto a un ajuste drástico en los gastos de personal como al crecimiento de las amortizaciones. En el año 2000 las amortizaciones suponían el 25% de los gastos de explotación mientras que en 2011 ya representaban el 33% del total. El principal problema al que se tiene que enfrentar AENA es que las amortizaciones seguirán creciendo como consecuencia de una política excesiva de ampliación de infraestructuras y de una pésima política de financiación de las mismas. Los costes derivados de las amortizaciones será con diferencia el capítulo más grande de los gastos de explotación en los próximos años.

Además, la pérdida de tráfico aéreo, muy lejos del previsto cuando se hicieron las ampliaciones, ha sumido a AENA en una tormenta financiera perfecta. La tabla 37 muestra la evolución de los resultados económicos de AENA en el periodo analizado. De su estudio puede concluirse que los malos resultados económicos que ha registrado AENA desde 2006 no se pueden achacar únicamente a la caída del tráfico aéreo. AENA ha registrado pérdidas entre 2006 y 2011, mientras que el tráfico aéreo registraba máximos históricos en 2006, 2007 y 2008. Lo que ha ocurrido es que ese "empacho" de hormigón que ya se venía produciendo, se acentuó cuando el tráfico aéreo dejó de crecer desde 2009, estabilizándose por debajo de los 200 millones de pasajeros, muy lejos de los 270 millones previstos para el año 2015 en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) 2005-2020. En dicho plan, solamente se consideraron horizontes de crecimiento que justificaban la realización de más inversiones en infraestructuras de transporte, incluido el aéreo, aunque no hubiese necesidad o justificación económica que las soportase.

La única lectura positiva que se puede obtener tras analizar los resultados económicos de AENA es que la actividad aeroportuaria es una actividad rentable, ya que, a pesar de todo, AENA ha registrado un resultado positivo de explotación todos los años del periodo 2000-2011, con excepción de 2009, año de la mayor caída de tráfico aéreo desde que hay registros. La mala política financiera llevada a cabo por AENA se refleja en los malos resultados financieros registrados desde 2001. Desde ese año los gastos financieros y las amortizaciones no han parado de crecer. Entre 2000 y 2005, años en los que AENA registró beneficios, el Estado español recibió más de 530 millones de euros gracias a la actividad aeroportuaria. Sin embargo, desde 2006 AENA acumula unas pérdidas superiores a los 1.000 millones de euros. Por tanto, una actividad aparentemente rentable, sobre todo si se gestiona de manera adecuada, está originando en la actualidad un importante perjuicio económico al Estado español.

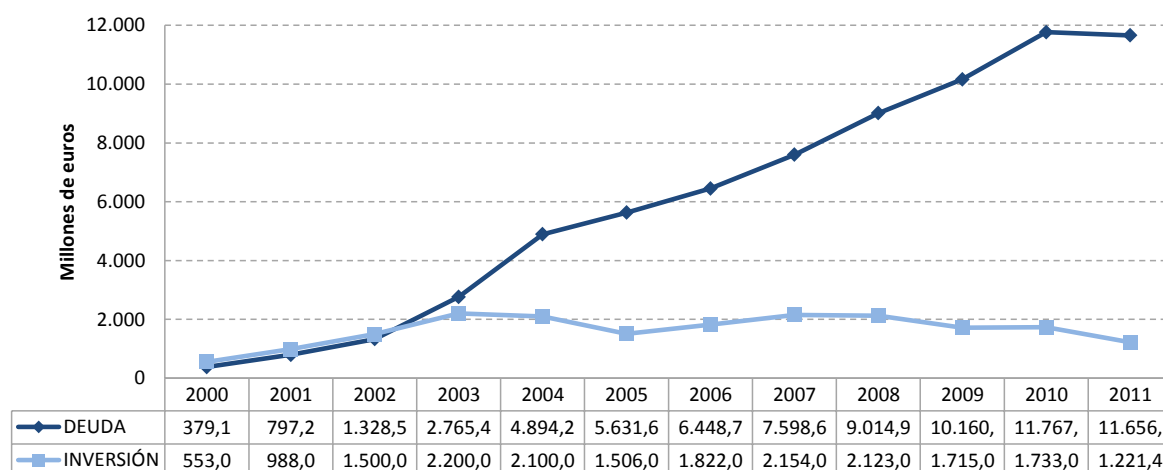
La actividad aeroportuaria es una actividad rentable en aquellas instalaciones aeroportuarias que atienden a un volumen importante de pasajeros. La figura 76 muestra la evolución de algunas variables económicas de AENA. En dicha tabla se puede observar cómo las ratios de ingresos, tanto por pasajeros como por aeronaves, crecen a lo largo del tiempo, tanto cuando el tráfico aéreo aumenta como cuando no lo hace, es decir, que es una actividad que permite generar altos ingresos de manera sostenida en el tiempo. Las ratios de ingresos por pasajero, tanto aeroportuarios como comerciales, han crecido constantemente sobre todo en la parte comercial, acumulando aumentos superiores al 70% en ambos casos. Sin embargo, las ratios de ingresos por aeronave, tanto los aeroportuarios como los aeronáuticos, han crecido aún más, ya que entre 2000 y 2011 ambos ratios se han duplicado. Este comportamiento denota que AENA se financia más de las compañías aéreas, que son sus verdaderos clientes, que de los pasajeros, que son los usuarios de sus instalaciones y los clientes de las compañías aéreas. De esta manera, por tanto, la política financiera de AENA penaliza a las compañías aéreas, que podrían ver rebajados sus costes si aumentaran los ingresos por pasajero. Esto es, aeropuertos y compañías deben ir de la mano para conseguir atraer el mayor número de pasajeros posible siguiendo una política de ganar-ganar que favorece a los interés de ambas partes.

FIGURA 76. EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES RATIOS ECONÓMICOS DE AENA 2000-2011



Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

FIGURA 77. EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN Y DEUDA A LARGO PLAZO DE AENA 2000-2011



Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

Por tanto, si la actividad aeroportuaria es rentable, se deduce que el problema que ha tenido y tiene AENA es la mala gestión política. En la figura 77 se puede observar la evolución de la inversión realizada por AENA entre 2000 y 2011, así como la evolución de su deuda a largo plazo en el mismo periodo. La inversión anual se ha situado entre los 1.500 y los 2.000 millones de euros, incluso en los años en los que ya había plena consciencia de la crisis. Esta gran inversión, que en muchos casos no era necesaria, no se financió con la actividad recurrente de AENA. Se optó por financiar las nuevas inversiones endeudándose. Deuda que, cuando estalló la crisis, se siguió ampliando con el fin de cubrir las pérdidas operativas generadas durante los primeros años de la misma. Esta mala gestión financiera ha ocasionado que la deuda a largo plazo de AENA se sitúe por encima de los 11.000 millones de euros. Por tanto, la evolución tan negativa de los resultados financieros se debe a que año tras año se han tenido que atender mayor cantidad de intereses generados por una deuda creciente.

La situación a la que se enfrenta AENA a corto plazo es muy complicada. Se enfrenta a un entorno donde el tráfico aéreo está estabilizado alrededor de los 200 millones de pasajeros anuales, lo cual significa que los ingresos no podrán aumentar por el crecimiento de la actividad. Se podría optar por aumentar las tasas aeroportuarias, medidas que tienen un límite puesto que tienen repercusiones negativas tanto en las compañías aéreas como en el desarrollo del turismo, siempre y cuando el nuevo marco regulador lo permitiese. Sin embargo, de cara a 2016 la CNMC ha obligado a que AENA reduzca sus tasas un 1,9%. Aunque el turismo marca máximos históricos año tras año, es decir, que el tráfico aéreo internacional también crece impulsado por el turismo, la caída tan fuerte de la demanda interna junto con el efecto sustitución generado por los servicios ferroviarios de alta velocidad hacen que el tráfico aéreo total se mantenga en una situación de estancamiento. A esta situación en el tráfico aéreo hay que añadir que AENA debe ir amortizando paulatinamente todas las infraestructuras puestas en servicio durante la década pasada mientras realiza el pago de los intereses generados por una deuda a largo plazo que en los últimos años se ha estabilizado por encima de los 11.000 millones de euros.

7.4. Financiación del Modelo Actual

Continuando con el análisis de los ingresos generados por los aeropuertos de AENA se llega a la conclusión de que dos tercios de los mismos son generados por el uso de las infraestructuras aeroportuarias destinadas exclusivamente al transporte aéreo, tanto de aeronaves como de pasajeros. En la tabla 38 se muestra la importancia relativa de los ingresos aeronáuticos sobre el total de ingresos generados en los aeropuertos de AENA entre 2000 y 2011. Es decir, cuánto suponen los distintos tipos de ingresos aeronáuticos sobre el total de ingresos generados por los aeropuertos.

TABLA 38. IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS INGRESOS AERONÁUTICOS SOBRE EL TOTAL DE INGRESOS GENERADOS EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2000-2011

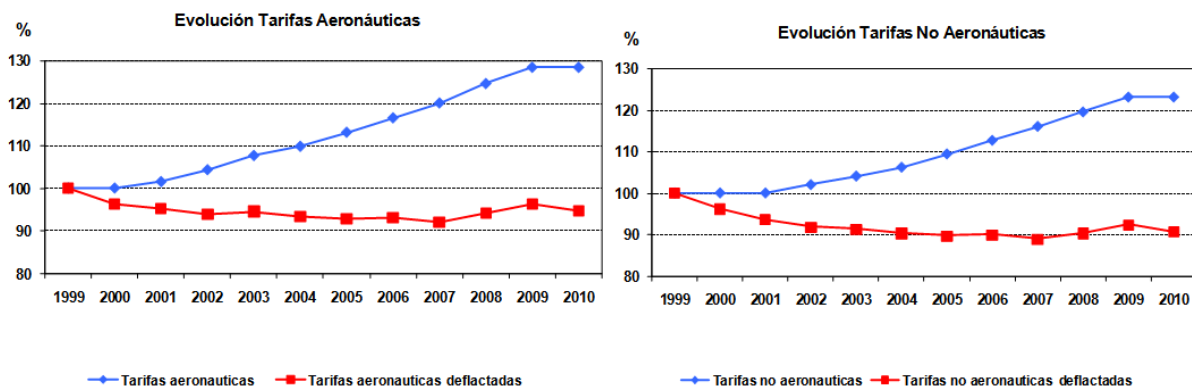
AÑO	INGRESOS AERONÁUTICOS	ATERRIZAJES	ESTACIONAMIENTOS	UTILIZACIÓN INFRAESTRUCT.	PASARELAS TELESCOPIC.	MANIPULACIÓN MERCANCÍAS	TASA DE SEGURIDAD	OTROS
2000	63,8%	22,4%	0,8%	27,6%	4,9%	1,4%	6,5%	0,2%
2001	64,8%	25,1%	0,7%	26,5%	5,0%	1,2%	6,1%	0,2%
2002	63,3%	24,0%	0,7%	25,6%	5,3%	1,2%	6,4%	0,2%
2003	62,7%	23,4%	0,7%	25,1%	5,2%	1,1%	7,0%	0,2%
2004	61,4%	22,7%	0,6%	24,7%	5,3%	1,1%	6,9%	0,1%
2005	60,9%	22,3%	0,5%	24,9%	5,2%	0,9%	6,9%	0,1%
2006	59,4%	21,1%	0,4%	24,2%	6,2%	0,8%	6,7%	0,0%
2007	58,8%	20,6%	0,4%	24,1%	6,3%	0,7%	6,7%	0,0%
2008	59,2%	20,2%	0,4%	24,7%	6,2%	0,7%	6,9%	0,0%
2009	60,1%	19,7%	0,4%	26,1%	6,3%	0,7%	6,8%	0,0%
2010	60,1%	19,4%	0,4%	26,1%	6,6%	0,8%	6,8%	0,0%
2011	65,3%	22,3%	0,9%	27,5%	5,4%	0,5%	8,8%	0,0%
Media 2000-2011	61,4%	21,6%	0,6%	25,6%	5,8%	0,8%	7,0%	0,1%

Fuente: Memorias anuales de AENA 2000-2011.

En dicha tabla se puede observar como en 2011 los ingresos obtenidos por el cobro de la tasa de aterrizaje (aeronaves) y por el cobro de la tasa de utilización de infraestructuras (pasajeros) suponen la mitad de los ingresos generados en los aeropuertos de AENA. Si a los ingresos generados por estos dos conceptos les incluimos los ingresos provenientes de actividades intrínsecamente relacionadas con los mismos, es decir, pasarelas⁹⁵ (aeronaves) y tasa de seguridad (pasajeros) resulta que más del 64% de los ingresos que se generan en los aeropuertos de AENA provienen de estos cuatro conceptos: pasajeros, aterrizajes, seguridad y pasarelas. En el capítulo 8 se abordará la necesidad de implantar una regulación económica que garantice condiciones de competencia y libertad de mercado, y que se centre únicamente en una serie de conceptos que representan la fuente principal de financiación de los aeropuertos.

⁹⁵ Hay que tener en cuenta que en aeropuertos como Madrid y Barcelona la gran mayoría de las operaciones implican el uso de pasarelas. Únicamente en los aeropuertos pequeños el uso de pasarelas no está vinculado plenamente a las operaciones puesto que las compañías pueden operar en remoto sin necesidad de utilizar pasarelas de embarque.

FIGURA 77. EVOLUCIÓN PORCENTUAL DE LAS TARIFAS DE AENA Y DEL IPC 2000-2010

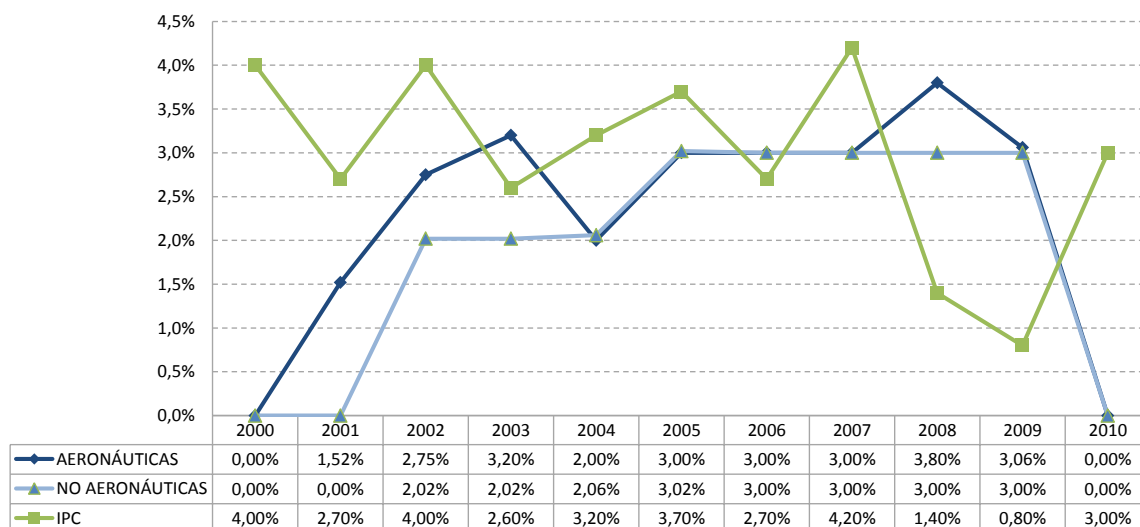


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Guías de Tarifas de AENA 2000-2010.

A continuación analizamos la política de tasas seguida por AENA en los últimos años para comprobar cómo ha evolucionado y qué efectos ha tenido. En general, las tarifas de AENA entre 1999 y 2010 han aumentado moderadamente. El aumento, cuando se ha producido, ha estado siempre en línea o por debajo del IPC anual. A consecuencia de ello las tarifas de AENA se han reducido en términos reales. En la figura 77 puede comprobarse cómo los importes de las tarifas aeronáuticas y no aeronáuticas de AENA registraron un descenso continuo, en términos reales, durante el periodo analizado. En dicha figura se puede observar como los importes de los dos grupos de tasas han registrado un descenso continuo en términos reales. La figura 78 muestra el crecimiento porcentual de las tarifas aeroportuarias⁹⁶ diferenciando entre tarifas aeronáuticas, por un lado, de las no aeronáuticas y comerciales, por otro. Igualmente, se representa la evolución del IPC real durante el periodo 2000-2010. Como ya hemos expresado, durante gran parte del periodo el incremento de las tarifas aeroportuarias se situó por debajo del IPC, mermando el nivel de ingresos de AENA y, consecuentemente, reduciendo su beneficio de explotación. Como se puede observar en dicha figura, entre los años 2000 y 2007 las tasas aeroportuarias crecieron aunque ligeramente por debajo de la inflación. Esta situación produjo una merma en los ingresos de AENA que fue sostenible gracias a que el tráfico aéreo iba registrando máximos históricos año tras año. Sin embargo, a partir de 2008 la financiación de AENA queda comprometida como consecuencia de la política de inversiones realizada por AENA, modificándose la política de tasas llevada hasta entonces. En el año 2008, y para todos los aeropuertos de AENA, las tarifas aeroportuarias se incrementaron en un 3%, a excepción de la tasa de seguridad que se incrementó un 10%. En 2009, las tarifas aeroportuarias se incrementaron en un 3%, y la de seguridad un 3,5%. En el año 2010, la totalidad de las tarifas aeroportuarias y de navegación aérea se congelaron en todos los aeropuertos, por lo que no se produjo subida alguna en relación al año 2009. Hasta 2010 la política tarifaria, por tanto, se adapta a los resultados económicos y evolución del tráfico, dejando de lado las necesidades de financiación de AENA.

⁹⁶ Aeronáuticas: aterrizaje, pasarelas, utilización de infraestructuras, manipulación de mercancías, estacionamiento, seguridad, suministro eléctrico (400Hz), extinción de incendios, albergue de aeronaves. No aeronáuticas y comerciales: aparcamiento de vehículos, locales, oficinas, terrenos, almacenes, mostradores, salas, telefonía, servicios de asistencia en tierra, acceso de vehículos, combustible, grabaciones y filmaciones.

FIGURA 78. INCREMENTO DE LAS TASAS DE AENA Y DEL IPC 2000-2010



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Guías de Tarifas de AENA 2000-2010.

A finales de ese año se producen las primeras variaciones significativas en el modelo tarifario de AENA. La principal causa que origina esta modificación en la estructura de las tasas de AENA es que el Gobierno contempló seriamente, por primera vez en muchos años, la posibilidad de privatizar los aeropuertos españoles, dándose los primeros pasos para establecer un nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Ese año se produjeron modificaciones en relación a las tarifas en dos momentos: en primer lugar, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 y, en segundo lugar, en la Ley que regula los ingresos de AENA Aeropuertos a consecuencia de la puesta en funcionamiento de un nuevo modelo aeroportuario. Las modificaciones establecidas a lo largo de 2011 han afectado de forma significativa a la estructura de varias tasas porque se han eliminado los tramos de peso, ha desaparecido la diferencia entre vuelos del Espacio Económico Europeo y vuelos internacionales en la tasa de aterrizaje, se han modificado los periodos de facturación en las tasas de estacionamiento y pasarelas, etc.

A continuación, se muestran por aeropuerto y para las principales prestaciones patrimoniales de carácter público, los porcentajes de variación de las tarifas entre 2010 y 2015, consecuencia de las modificaciones de la Ley de Presupuestos y de la Ley que regula los ingresos de AENA Aeropuertos. Dichas modificaciones fueron introducidas durante 2011, momento en el que se iba a producir la privatización parcial de AENA mediante un modelo de concesión de la gestión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona a cambio de un pago inicial y un canon anual. Por tanto, los aeropuertos que se iban a ceder en concesión pasaban, a diferencia del modelo anterior, a establecer sus propias tasas con importes individualizados. El resto de aeropuertos, al no estar en esa primera fase de la privatización, se clasificaron en grupos, como en el modelo anterior, aunque varios de ellos se reordenaron respecto a la situación previa. Esta nueva organización, en la que los aeropuertos de Madrid y Barcelona quedan claramente separados del resto, se mantiene en todas las tasas aeroportuarias. Este cambio posibilita, por primera vez, el establecimiento de políticas tarifarias diferentes.

TABLA 39. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE ATERRIZAJE EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa Aterrizaje (€ por Tm)							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	6,175758	7,550000	7,550000	7,730000	8,387050	8,462533	8,462533	8,462533
Barcelona-EI Prat	6,175758	6,650000	6,650000	6,810000	7,388850	7,455350	7,455350	7,455350
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	6,175758	6,310000	6,310000	6,460000	7,009100	7,072182	7,072182	7,072182
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	5,548341	5,290000	5,290000	5,420000	5,880700	5,933626	5,933626	5,933626
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	4,625667	3,880000	3,880000	3,970000	4,307450	4,346217	4,346217	4,346217
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	4,625667	2,560000	2,560000	2,620000	2,842700	2,868284	2,868284	2,868284

Nota: Importe de la tasa de aterrizaje entre la tonelada 10 y la 100.

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 40. VARIACIÓN DE LA TASA DE ATERRIZAJE EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de aterrizaje							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	22,3%	0,0%	2,4%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	37,0%
Barcelona-EI Prat	7,7%	0,0%	2,4%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	20,7%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	2,2%	0,0%	2,4%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	14,5%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	-4,7%	0,0%	2,5%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	6,9%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-16,1%	0,0%	2,3%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	-6,0%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-44,7%	0,0%	2,3%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	-38,0%

Nota: Importe de la tasa de aterrizaje entre la tonelada 10 y la 100.

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

Hay que destacar que entre 2010 y 2015 se han revisado las tasas al menos en ocho ocasiones. En cada actualización, además de revisarse los importes de los precios, también se han incorporado cambios para adaptar la estructura de las tasas al nuevo modelo de gestión aeroportuaria. En las tablas 39 y 40 se muestra la evolución y la variación de la tasa de aterrizaje en los aeropuertos de AENA entre 2000 y 2015. La principal modificación incluida es la desaparición de los tramos de peso y el establecimiento de un importe único por tonelada métrica. En febrero de 2011 se incrementaron las tasas de aterrizaje de los principales aeropuertos mientras que se redujeron en el resto, es decir, que los siete aeropuertos con más tráfico soportan desde entonces el coste financiero del resto de los aeropuertos de AENA. La justificación de que reducir las tasas de aterrizaje de algunos aeropuertos atraería a compañías aéreas no tiene ninguna solidez⁹⁷, ya que se trata de una

⁹⁷ Este razonamiento de aplicación general puede variar en caso de que haya varios aeropuertos situados relativamente próximos entre si y, que además, compartan la misma aérea de influencia. En este caso, la relación entre el tiempo de viaje y coste para el pasajero se ve alterada por esa proximidad.

demanda derivada, es decir, nadie vuela por volar sino que sube a un avión por algún motivo. Esto es, las compañías aéreas operan desde/hacia donde la gente quiere ir, no desde donde es más barato operar. Esta política ha supuesto que los pocos ingresos que generaban los aeropuertos con menos tráfico sean aún más bajos, es decir, que sean aún más deficitarios. Sin embargo, los aeropuertos con más tráfico ahora resultan mucho más rentables aunque el alza excesiva de las tasas en Madrid, +37%, ha provocado que muchas compañías aéreas redujesen su presencia en este aeropuerto, con el consiguiente efecto negativo sobre el turismo en esta región.

TABLA 41. EVOLUCIÓN DE LA TASA TRÁNSITO DE AERODRÓMO EN AEROPUERTOS AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tarifa Unitaria de Aproximación		Servicio Tránsito Aeródromo (€ por Tm)					
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	171,2200	171,2200	3,160000	3,240000	3,515400	3,547039	3,547039	3,547039
Barcelona-El Prat	171,2200	171,2200	3,140000	3,220000	3,493700	3,525143	3,525143	3,525143
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	171,2200	171,2200	3,090000	3,160000	3,428600	3,459457	3,459457	3,459457
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	171,2200	171,2200	2,830000	2,900000	3,146500	3,174819	3,174819	3,174819
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	154,1000	154,1000	2,220000	2,270000	2,462950	2,485117	2,485117	2,485117
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	128,4200	128,4200	1,880000	1,930000	2,094050	2,112896	2,112896	2,112896

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 42. VARIACIÓN DE LA TASA TRÁNSITO DE AERODRÓMO EN AEROPUERTOS AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de tránsito de aeródromo					
	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jun-11
Madrid-Barajas	2,5%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	12,2%
Barcelona-El Prat	2,5%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	12,3%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	2,3%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	12,0%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	2,5%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	12,2%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	2,3%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	11,9%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	2,7%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	12,4%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

Las tablas 41 y 42 muestran la evolución y la variación de la tasa de tránsito de aeródromo en los aeropuertos de AENA. La tasa de tránsito de aeródromo sustituye y moderniza a la antigua tarifa de aproximación. Esta tasa surge tras la separación de los dos principales servicios prestados por AENA. Por un lado, se creó AENA Aeropuertos, dedicada a los servicios aeroportuarios, y por otro ENAIRE, dedicada a la prestación de servicios de navegación aérea. Por tanto, este cambio orgánico llevado a cabo en 2011 se refleja en la estructura de tasas de AENA desde junio de ese año. A partir de dicho mes los ingresos generados por la nueva tasa de tránsito aeroportuario quedan recogidos en la cuenta de resultados de AENA Aeropuertos y, por tanto, los ingresos generados por la antigua tarifa de aproximación dejan de contabilizarse en las cuentas anuales de ENAIRE. A diferencia de la tasa de aterrizaje, que cambia de manera dispar en función de cada aeropuerto, la evolución de la tasa de tránsito de aeródromo es muy similar en todos los aeropuertos de AENA. No obstante, el importe de esta tasa varía, esto es, los aeropuertos con más tráfico tienen una tasa mayor, mientras que cuanto menos tráfico tienen menor tasa se aplica por este concepto. Esto vuelve a suponer una reducción de los ingresos en los aeropuertos pequeños y un incremento en los grandes.

A la hora de analizar las tasas que abonan los pasajeros hay que tener en cuenta una serie de consideraciones importantes. En primer lugar, la tasa de pasajero varía en función de la ruta que se vaya a realizar, es decir, si el vuelo se realiza dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) tendrá un importe distinto que si el vuelo se realiza con destino a países que no formen parte del EEE. Los pasajeros que vuelen dentro de la Unión Europea, Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza pagan una tasa menor que si volasen en rutas hacia fuera de estos países. En segundo lugar, hay que tener en cuenta los efectos derivados de la insularidad⁹⁸. En España, el Gobierno aplica una serie de reducciones a esta tasa cuando se trata de vuelos domésticos cuyo destino es Canarias, Baleares, Ceuta y/o Melilla, o cuando se trata de vuelos entre islas, con el fin de garantizar la cohesión territorial. Es decir, que los pasajeros en rutas interinsulares o desde las islas a la Península pagan una tasa menor que el resto de rutas del EEE. En tercer lugar, hay que tener en cuenta que hasta junio de 2010 la tasa de pasajero incluía el concepto destinado a personas de movilidad reducida (PMR's). Y por último, en cuarto lugar, los pasajeros también abonan la tasa de seguridad, que incluye tanto la tasa para financiar la seguridad aeroportuaria como la tasa para financiar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que se detallan a lo largo de este punto. A continuación se muestra un análisis de la evolución de las diferentes tasas que aplican al pasajero en rutas dentro del EEE y fuera del mismo, sin incluir los efectos derivados de la insularidad comentados anteriormente.

En el Apéndice 8⁹⁹ se puede observar la evolución y la variación de la tasa de pasajero tanto en el EEE como fuera del mismo, es decir, lo que comúnmente se denominan rutas internacionales, desde 2010 a 2015. La nueva estructura de esta tasa es similar a la de aterrizaje y a la de tránsito de aeródromo, es decir, se ha

⁹⁸ A efectos aeronáuticos la insularidad incluiría a Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Aunque Ceuta y Melilla no son islas, su situación geográfica hace que desde el punto de vista de aplicación de las tasas aeronáuticas se consideren como tal.

⁹⁹ En el Apéndice 8 se muestra la evolución de las siguientes tasas en el periodo 2010-2015: tasa de pasajeros EEE, tasa de pasajero Internacional, tasa PMR, tasa de seguridad AENA y tasa de seguridad AESA.

reducido el importe en los aeropuertos con menos tráfico y se ha incrementado en los aeropuertos con más tráfico. Excepto en Madrid y Barcelona, la evolución de la tasa de pasajero es muy similar a partir de febrero 2011, año de entrada en aplicación de las primeras modificaciones del modelo aeroportuario. Como se ha mencionado anteriormente, a principios de 2011 el Gobierno únicamente barajaba la privatización de los aeropuertos de Madrid y Barcelona a través de un contrato de gestión. Por tanto, con el fin de mejorar la rentabilidad de dichos aeropuertos en un entorno económico poco favorable se optó por incrementar significativamente las tasas de estos aeropuertos. Sin embargo, en noviembre de 2011 hubo cambio de Gobierno y de partido en el poder. En julio de 2012, cuando las cuentas públicas en general, y AENA en particular, estaban en una situación crítica, se optó por realizar una gran subida de la tasa de pasajero en Madrid y Barcelona para que AENA mejorase en la medida de lo posible sus resultados económicos. La subida supuso duplicar los importes anteriores, acumulándose a las realizadas anteriormente y que suponía triplicar la tasa de pasajero tanto en Madrid como en Barcelona. Ante semejante incremento general de las tasas aeroportuarias, y en concreto de la tasa de pasajero en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, las compañías aéreas mostraron su malestar y transmitieron al Gobierno que no tenían por qué financiar obras megalíticas que apenas utilizaban, sobre todo aquellas compañías aéreas no españolas que operaban mayoritariamente a destinos turísticos. AENA, intuyendo semejante crítica, y siguiendo las indicaciones de la Comisión Europea, en la que se obligaba a que los ingresos obtenidos a través de una tasa se dedicasen a la prestación de los servicios cobrados por dicha tasa, separaron de la tasa de pasajero la parte destinada a atender a PMR's. Es decir, se creó la nueva tasa de PMR, gracias a la cual se intenta reducir el incremento de la tasa de pasajero. Esta tasa ha evolucionado igual en todos los aeropuertos de AENA y tiene el mismo importe para cada uno de ellos. Además, es la única tasa que se ha reducido entre 2010 y 2015.

Respecto a la tasa de seguridad, antes de analizar su evolución hay que mencionar algunos hechos relevantes. Esta tasa se creó a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, con el fin de financiar las nuevas medidas de seguridad que desde entonces se aplican en el transporte aéreo. Por tanto, se estableció una tasa de seguridad definida y separada de la tasa de pasajero. Cómo se puede observar en el Apéndice 8, esta tasa tiene el mismo importe en todos los aeropuertos de AENA y sigue la misma evolución creciente en todos ellos. No tiene mucha lógica que el coste por pasajero sea el mismo en un aeropuerto con poco tráfico, que apenas necesita medidas de seguridad, que en un aeropuerto con mucho tráfico donde se destinan muchos más medios materiales y humanos. Al igual que sucedió con otras tasas que deben ser abonadas por el pasajero, en julio de 2012 también se incrementó con fuerza la tasa de seguridad, acumulando una subida del 160% entre julio de 2010 y marzo de 2015. En 2008, como consecuencia de la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en el año 2006, se creó en España la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Esta nueva Agencia, que tiene por objeto velar por la seguridad física y operativa del transporte aéreo, se financiaba, en un principio, de los Presupuestos Generales del Estado pero con la intención de que fuese autosuficiente desde el punto de vista económico en el medio plazo. Para ello se creó una tasa específica de seguridad de AESA, incluida dentro de la tasa general de seguridad que ya existía, conocida como factor F. Las fuertes subidas registradas y las recomendaciones realizadas desde Europa acabaron forzando a AENA a separar, por un lado, la tasa de seguridad de

aeropuertos y, por otro, la tasa de seguridad de AESA. En el Apéndice 8 se puede observar la evolución y variación de la tasa de seguridad de AESA, también conocida como factor F, entre 2010 y 2015. Esta tasa tiene la misma cuantía en todos los aeropuertos y ha seguido la misma evolución vertiginosa en todos ellos. Gracias a que el factor F se ha cuadruplicado entre julio de 2010 y marzo de 2015, AESA ha conseguido ser autosuficiente financieramente, pero todas sus actuaciones permanecen supeditadas al control de la Dirección General de Aviación Civil. En el Apéndice 8 se puede observar la evolución y variación conjunta de la tasa de seguridad de aeropuertos y de AESA entre 2010 y 2015. La evolución de esta tasa es similar a la tasa de pasajero pero con el agravante de que se aplica el mismo importe para todos los aeropuertos.

Con esta política AENA ha encarecido el precio de los billetes domésticos en rutas peninsulares. Teniendo en cuenta que RENFE, principal competidor en este mercado, ha seguido una política de reducción de precios, puede comprenderse mejor la fuerte caída del tráfico doméstico registrada durante los últimos años. Ello a pesar de las medidas tomadas por el Gobierno entre 2009 y 2011 destinadas a impulsar el tráfico aéreo y el turismo (véase el Apéndice 5). La mayoría de estas medidas consistió en una subvención de las tasas aeroportuarias para nuevos pasajeros y nuevas rutas desde/hacia los archipiélagos de Baleares y Canarias, destinos turísticos muy importantes para España en donde el modo aéreo representa la única forma de entrada para los turistas, nacionales e internacionales. Estas subvenciones han repercutido, obviamente, en los resultados de AENA. Desde finales de 2011, tras el cambio de Gobierno, el primer objetivo ha sido garantizar la viabilidad de las cuentas públicas y de AENA. Por tanto, las tasas han crecido con el fin tanto de reducir las pérdidas de AENA como de intentar conseguir la autosuficiencia financiera de AESA. La evolución positiva del tráfico internacional, junto con los planes de ajuste llevados a cabo para poder privatizar el 49% de sus acciones, ha permitido que AENA vuelva a registrar beneficios. Sin embargo, los cambios llevados en materia de política tarifaria han afectado negativamente a los aeropuertos pequeños, los cuales se ven obligados a mantener la misma estructura de costes mientras que sus ingresos se han ido reduciendo. Esta situación complica aún más la viabilidad futura de muchas infraestructuras aeroportuarias. El impacto total de la política tarifaria llevada a cabo en los últimos cinco años en los aeropuertos de AENA ha supuesto un gran crecimiento en la cantidad total de dinero que los pasajeros pagan en conceptos de tasas que les aplican directamente a ellos, aunque el impacto varía entre los pasajeros EEE y los internacionales, a la par que su efecto es diferente en función de cada aeropuerto.

Para poder conocer el impacto real de la subida de tasas entre 2010 y 2015 hay que analizar el importe total que tiene que abonar el pasajero, es decir, comparar la evolución de la tasa de pasajero, la tasa PMR y la tasa de seguridad (AESA y AENA) de manera conjunta. En las tablas 43 y 44 se muestra la evolución y la variación conjunta de la tasa de pasajero, de la tasa PMR y de la tasa de seguridad (AESA y AENA) entre 2010 y 2015 para rutas dentro del EEE. En dichas tablas se puede observar como el importe total que tienen que abonar los pasajeros por las tasas que les son aplicables prácticamente se ha triplicado en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, mientras que en los principales aeropuertos turísticos se ha incrementado más de un 50% en este periodo. La política seguida, consistente en incrementar las tasas de los dos aeropuertos con más tráfico, se hizo sin tener en cuenta los efectos negativos sobre las compañías aéreas ni sobre el

tráfico aéreo. La ruta Madrid-Barcelona, que es el corredor aéreo más transitado de España y de Europa (Eurostat 2014), es un claro ejemplo para analizar el impacto de dichas subidas de tasas.

TABLA 43. EVOLUCIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO EEE (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Total Tasas Pasajero EEE (Pasajero + PMR + Seguridad AENA + Seguridad AESA) € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	6,82	9,71	9,71	18,84	20,61	20,78	20,78	20,78
Barcelona-El Prat	6,82	8,88	8,88	17,84	19,52	19,68	19,68	19,68
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	6,82	8,46	8,46	10,39	11,44	11,53	11,53	11,53
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	6,82	7,63	7,63	9,51	10,48	10,56	10,56	10,56
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	6,82	6,33	6,33	8,06	8,91	8,98	8,98	8,98
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	6,82	5,10	5,10	6,80	7,54	7,59	7,59	7,59

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 44. VARIACIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO EEE (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación del Total Tasas Pasajero EEE							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	42,4%	0,0%	94,0%	9,4%	0,8%	0,0%	0,0%	204,7%
Barcelona-El Prat	30,2%	0,0%	100,9%	9,4%	0,8%	0,0%	0,0%	188,6%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	24,0%	0,0%	22,8%	10,1%	0,8%	0,0%	0,0%	69,1%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	11,9%	0,0%	24,6%	10,2%	0,8%	0,0%	0,0%	54,8%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-7,2%	0,0%	27,3%	10,5%	0,8%	0,0%	0,0%	31,7%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-25,2%	0,0%	33,3%	10,9%	0,7%	0,0%	0,0%	11,3%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

En dicha ruta, las subidas de tasas han incrementado casi 14€ el precio de los billetes por trayecto entre julio de 2010 y marzo de 2015. Es decir, que el precio de un billete de ida y vuelta entre Madrid y Barcelona incluye más de 40€ solo de tasas aplicables al pasajero. A este importe habría que añadir la parte proporcional del resto de tasas aeroportuarias que serían aplicables. Por tanto, el importe de las tasa aeroportuarias en esta ruta supone casi el 50% del precio del billete. Esta situación ha originado un fuerte incremento en el precio de los billetes de esta ruta, afectando negativamente a la demanda aérea y reduciendo los ingresos de las

compañías españolas que operaban en la misma. Además, este incremento de tasas, al igual que en la ruta Madrid-Barcelona, tiene efecto negativo en todas las rutas domésticas puesto que se incrementan los costes en todas ellas. Las tablas 45 y 46 muestran la evolución y variación conjunta de las tasas aplicables al pasajero entre 2010 y 2015 en las rutas internacionales, es decir, fuera del EEE. La evolución es similar a la de las rutas en el EEE, es decir, que en Madrid y Barcelona casi se han triplicado, mientras que en los principales aeropuertos las tasas han subido más del 56%. Sin embargo, su impacto en la demanda y en las compañías es menor, ya que el precio de los billetes en las rutas internacionales es de media unas diez veces más alto que en rutas dentro del EEE. Esta diferencia de precios minimiza el impacto de estas fuertes subidas. El importe de los pasajeros con destinos internacionales (no EEE), aunque también ha subido mucho, el incremento ha sido inferior.

TABLA 45. EVOLUCIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO INTERNACIONAL (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Total Tasas Pasajero Internacional (Pasajero + PMR + Seguridad AENA+Seguridad AESA) € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	9,50	13,19	13,19	24,84	27,12	27,35	27,35	27,35
Barcelona-El Prat	9,50	11,94	11,94	20,84	22,78	22,97	22,97	22,97
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	9,50	11,36	11,36	13,43	14,74	14,86	14,86	14,86
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	9,50	10,06	10,06	12,07	13,26	13,36	13,36	13,36
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	9,50	8,12	8,12	9,89	10,90	10,98	10,98	10,98
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	9,50	6,27	6,27	7,99	8,84	8,91	8,91	8,91

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 46. VARIACIÓN DEL IMPORTE TOTAL DE TASAS APLICABLES AL PASAJERO INTERNACIONAL (PASAJERO + PMR + SEGURIDAD AENA + SEGURIDAD AESA) EN AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación del Total Tasas Pasajero Internacional							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	38,8%	0,0%	88,3%	9,2%	0,8%	0,0%	0,0%	187,9%
Barcelona-El Prat	25,7%	0,0%	74,5%	9,3%	0,8%	0,0%	0,0%	141,8%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	19,6%	0,0%	18,2%	9,8%	0,8%	0,0%	0,0%	56,4%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	5,9%	0,0%	20,0%	9,9%	0,8%	0,0%	0,0%	40,6%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-14,5%	0,0%	21,8%	10,2%	0,7%	0,0%	0,0%	15,6%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-34,0%	0,0%	27,4%	10,6%	0,8%	0,0%	0,0%	-6,2%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

7.5. La casuística territorial de España y la planificación de las infraestructuras aeronáuticas

La estructura administrativa de España está formada en base a dos tipos de organizaciones definidas en épocas y siglos completamente distintos. Por un lado, se mantienen las provincias establecidas en 1833 (Cebreiro Núñez 2012) que surgen como consecuencia de los principios recogidos en la Constitución de 1812, modelo muy similar al aplicado en Francia en 1790 con una división territorial basada en departamentos. Por otro lado, en 1978 se aprobó una nueva Constitución que establecía las Autonomías como base de un nuevo modelo de organización administrativa y territorial (Capel 1985, 30). Las nuevas autonomías se formaron agrupando varias provincias que ya existían y, en algunos casos, formándose a partir de una sola provincia (como por ejemplo Cantabria, La Rioja o Murcia). Los cambios introducidos en 1978 elevaron la complejidad de la Administración Pública, ya que desde entonces las competencias se han de repartir entre tres y hasta cuatro niveles si se tiene en cuenta a las Diputaciones: municipal, provincial, autonómico y estatal. Esto implica que la separación de competencias tendría que ser clara para evitar duplicidades en algunas áreas. Sin embargo, hay muchas competencias donde esa separación no se ha realizado correctamente, generando una notable ineficiencia y despilfarro de recursos públicos.

A raíz de los debates y tensiones que surgidos en 2015 debido a la posible consulta sobre la independencia de la Comunidad Autónoma de Cataluña del Estado español comienza a producirse un pequeño debate sobre la posibilidad de reformar el actual sistema administrativo de España. Los últimos años han estado marcados por una gran crisis económica que ha obligado a realizar grandes ajustes en los presupuestos públicos. Las principales consecuencias de estos ajustes han sido fuertes subidas de impuestos y reducción de los servicios públicos. Sin embargo, no se ha llevado a cabo un adelgazamiento de la estructura administrativa. ¿Por qué se mantienen las Diputaciones Provinciales si existen Autonomías, o por qué se mantienen tantos municipios pequeños, o por qué no se fusionan municipios que están unidos unos con otros? Estas son algunas de las muchas preguntas que nos podríamos hacer antes de tener que reducir servicios o aumentar impuestos. Lo que resulta evidente es que la clase política española no sabe cómo o no quiere adelgazar el *staff* político y hace todo lo necesario por perpetuarse en su estatus a costa de los ciudadanos, que se ven obligados a perder servicios con el fin de mantener estructuras obsoletas y duplicadas.

Las duplicidades no solo se producen en el ámbito organizativo, sino también en el funcional ya que, puede existir, por ejemplo, un Ministerio (nacional), una Consejería (autonómica) y una Concejalía (municipal) de Sanidad. Este esquema se repite también en educación, seguridad, economía, etc. En los transportes, sin embargo, no se alcanza un esquema tan complicado aunque hay grandes tensiones que invitan a pensar en que más pronto que tarde llegaran las duplicidades y las ineficiencias. El motivo por el cual hasta la fecha no se ha producido esa dualidad se debe principalmente a una cuestión económica. Las inversiones en infraestructuras de transporte han sido, son y serán muy grandes, siendo únicamente llevadas a cabo por entidades que manejan un gran presupuesto. Por ejemplo, el Ayuntamiento de Madrid llevó a cabo la ampliación y mejora de la

M-30¹⁰⁰, pero el coste de semejante obra, llevada a cabo durante una época dorada (2004-2008), lastrará las futuras inversiones en materia de transporte de este municipio los próximos 15-20 años. En el mismo periodo, la Comunidad Autónoma de Madrid destino todo el esfuerzo presupuestario de los 15-20 años siguientes en ampliar la red de metro en unos 100 kilómetros, agotando ampliaciones futuras durante varias legislaturas.

En España la única entidad que por volumen presupuestario puede afrontar el desarrollo de varias infraestructuras de transporte simultáneamente y en distintos modos es el Grupo Ministerio de Fomento, donde además del propio Ministerio también realizan inversiones en infraestructuras las empresas, entes y entidades públicas que dependen del mismo, tales como ADIF, AENA y Puertos del Estado, entre otros. En este punto es donde se explica la ausencia de duplicidad en cuestiones de transporte aéreo, ya que, excepto AENA, muy pocas entidades en España podrían llevar a cabo grandes proyectos en materia de desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Siguiendo con el ejemplo anterior el Ayuntamiento de Madrid o la CC.AA. de Madrid tendrían que haber elegido entre soterrar la M-30, ampliar la red de metro o construir la nueva Terminal del aeropuerto de Barajas y sus pistas asociadas.

En todo caso, a pesar de la ausencia de duplicidades, la planificación, construcción y explotación de instalaciones aeroportuarias en España entre 1998 y 2008 ha sido ineficiente y se han despilfarrado muchos recursos. En ocasiones, las inversiones en materia de transporte aéreo se han utilizado como herramienta electoral. Recordemos que en España, desde 1992, es AENA la entidad encargada de planificar, construir y explotar los aeropuertos. Veamos algunos ejemplos de la mala praxis desarrollada por AENA durante este periodo.

Desde el punto de vista de la planificación no se tuvo en cuenta el desarrollo del resto de medios transportes durante este periodo. Curiosamente, a la vez que AENA se dedicaba a construir aeropuertos en provincias interiores con poca población y poco potencial turístico, se estaba llevando a cabo la planificación y ejecución de la futura red de ferrocarril de alta velocidad. Fruto de este incesante desarrollo fueron los aeropuertos de Albacete, Burgos, Huesca, León y Logroño. También se construyeron otros en regiones del litoral bajo la justificación de una mayor vertebración territorial y mejora de la conectividad, como el aeropuerto de La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras, sin embargo no se tuvieron en cuenta las limitaciones operativas de estas instalaciones, que suponen sobrecostes adicionales para los operadores, convirtiendo los servicios prestados desde las mismas en rutas deficitarias que al llegar la crisis económica prácticamente se dejaron de operar. A su vez, las nuevas ampliaciones de los principales aeropuertos peninsulares de AENA (Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante) no tuvieron en cuenta lo que sucedía con los servicios ferroviarios de alta velocidad, competidor natural del avión en muchas de las principales rutas domésticas peninsulares de España donde ambos medios de transporte coincidían: Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Valladolid, Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid-Alicante. Esta falta de integración del tren y el avión impide que ambos medios de transporte se alimenten mutuamente y aprovechen sus ventajas competitivas para inducir más tráfico para

¹⁰⁰ Autopista de circunvalación urbana del municipio de Madrid.

cada modo. Ambos desarrollos, por tanto, deberían haberse estudiado de manera coordinada y planificada.

Desde el punto de vista de la construcción de los aeropuertos y la ejecución de las obras el periodo está marcado por enormes desviaciones presupuestarias a la hora de realizar las obras y por la contratación de grandes arquitectos de renombre internacional que se dedicaron a diseñar aeropuertos de ensueño sin detenerse en el *core business* del negocio aeroportuario y en minimizar los costes fijos de las instalaciones aeroportuarias. Las desviaciones presupuestarias nunca han llegado a justificarse públicamente, la única causa reconocida por AENA como generadora de dichas desviaciones eran las indemnizaciones fijadas por los tribunales sobre los terrenos expropiados para la construcción de las nuevas infraestructuras. Desde el lado del diseño hay que destacar la poca funcionalidad de algunas construcciones, así como los contratos firmados con los arquitectos donde se primaban los derechos de autor del diseño sobre los parámetros de funcionalidad y raciocinio económico en el uso de las instalaciones.

Un ejemplo evidente de esta situación fue la ampliación del aeropuerto de Bilbao, cuyo edificio terminal fue construido en piedra caliza blanca. Las frecuentes lluvias sobre Bilbao acaban ennegreciendo la piedra caliza y cada pocos años hay que realizar costosos tratamientos para blanquear dicha piedra. O el caso de las olas diseñadas en el aeropuerto de Madrid, donde no se tuvo en cuenta cómo desaguar los tejados en forma de uve cuando llueve, causando fuertes goteras en el interior del terminal obligando a incurrir en nuevos costes para mantener un sistema de desagüe que no cumple con el objetivo para el que fue diseñado.

Desde el punto de vista de la explotación no se tuvo en cuenta la particularidad de cada aeropuerto y se aplicaron similares criterios de diseño y de gestión a todos. No se pueden tener los mismos criterios de diseño y de gestión para el aeropuerto de Madrid que para el de Santander, al igual que no se puede gestionar el aeropuerto de Burgos con los mismos principios que el aeropuerto de Barcelona. Como consecuencia de esta mala política nos encontramos que hay aeropuertos pequeños con instalaciones desproporcionadas para los operadores que las utilizan y que suponen un sobre coste para la cuenta de resultados del aeropuerto puesto que no siendo capaz de obtener ningún rédito de esas instalaciones tiene que asumir los costes de mantenimiento y amortización de las mismas. A su vez, esa exigencia supone un problema para el operador aéreo ya que le obliga a seguir procedimientos operativos que son ideales en aeropuertos con mucho tráfico pero que resultan absurdos en los que tienen menos tráfico.

Aun así, la favorable coyuntura económica entre 1998 y 2008 permitió que diferentes provincias dedicasen grandes presupuestos públicos a invertir en el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias donde AENA no lo había hecho ni siquiera bajo presiones políticas. Las Diputaciones de Ciudad Real, Castellón y Murcia impulsaron proyectos para la construcción de aeropuertos en sus respectivas provincias, vendiéndolos como aeropuertos de iniciativa privada cuando en realidad no eran más que sociedades anónimas cuyos principales accionistas eran las mismas Diputaciones. Tal fue el esperpento y la falta de planificación de tales infraestructuras que la única que llegó a abrirse al tráfico civil comercial fue el aeropuerto de Ciudad Real durante un par de años. En la actualidad está cerrado al

tráfico aéreo, mientras que el aeropuerto de Castellón está en servicio y el de Murcia se encuentra todavía esperando su apertura.

Todas las situaciones comentadas anteriormente se deben a presiones políticas en uno u otro sentido; y si hoy son realidad es gracias a los políticos que estuvieron gobernando y a los electores que les dieron su confianza. Por tanto, cualquier cambio constitucional, administrativo u organizativo, que implicase cambios en la organización territorial del Estado (autonomías, federalismo, etc.), tendrá necesariamente su correspondiente impacto en el sector aeroportuario y en el sistema de transportes en general. Un nuevo modelo de gestión aeroportuaria tendría que ser capaz de integrar tanto en la capa de gestión como en la de toma de decisiones a los principales implicados en la evolución de la actividad del aeropuerto. Las regiones deben poder participar en la toma de decisiones llevadas a cabo en la gestión del aeropuerto puesto que deben defender sus legítimos intereses ante determinadas políticas que puedan afectar al desarrollo local. En el caso que nos concierne, al desarrollo del turismo. Un claro ejemplo de esta situación se está dando en la región de Madrid donde las fuertes y repetidas subidas de tasas han tenido un impacto negativo en la llegada de turistas, afectando en gran manera al desarrollo del turismo en ésta región.

Por tanto, la implantación de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria debe responder en cierta medida a la organización territorial del área en el que se encuadra, con el fin de garantizar un entorno estable que ayude a generar mayores sinergias a la hora de desarrollar e impulsar la instalación aeroportuaria. No obstante, el modelo no debe estar supeditado al interés partidista de los políticos sino enfocado a mantener e incrementar el interés general. En el capítulo 8 se abordará la manera en la que las entidades locales pueden formar parte de los órganos de decisión de los aeropuertos, así como si deben participar o no en la financiación de los mismos. Hay que partir de la premisa de que el sistema aeroportuario debe ser autosuficiente operativa y financieramente (es decir, que debe poder acometer posibles ampliaciones futuras de capacidad en el caso de que sean necesarias) y, asimismo, de que, desde el punto de vista operativo, las instalaciones con menos tráfico deben ser rentables.

En este sentido, hay que ser realista a la hora de justificar la existencia de determinadas instalaciones aeroportuarias socialmente en cuanto a las necesidades de servicio público se refiere. No se puede justificar mantener aeropuertos abiertos al tráfico comercial que sean deficitarios salvo que la justificación de necesidad de servicio público sea real. En este sentido, las únicas regiones que justifican realmente esta necesidad son Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Dentro de la Península esta justificación no tiene sentido cuando en la actualidad hay una saturación de instalaciones aeroportuarias que, además, se complementan con una red viaria de alta capacidad y, sobre todo, con una red ferroviaria de alta velocidad, aún en desarrollo, que va absorbiendo una mayor cantidad de pasajeros domésticos, año tras año, y desplazando al avión por el tren en las rutas en las que ambos modos compiten. Por tanto, los aeropuertos cuyas principales rutas son domésticas, y que además en esas rutas el avión compite frente a los servicios ferroviarios de alta velocidad, difícilmente podrán ser considerados como aeropuertos destinados a mejorar la cohesión territorial cuando existen otros modos de transporte más eficientes que absorben la mayoría del tráfico doméstico.

8. A proposal for a new airport model in Spain

The following pages present my proposal for an airport model. For easier reading I have decided to name it Proposal 496. The reason behind this name is my daughter Claudia, because as I am writing this thesis, my daughter is beginning to write numbers, and 4, 9 and 6 are her favorites. Throughout the thesis I am going to use the number 496¹⁰¹ to refer to my proposal for a new airport model thanks to the inspiration provided by my daughter. Proposal 496 takes into account the airport sector and the other sectors involved in air transport activity. For this reason, my approach includes: a new institutional framework that ensures correct supervision, both economic and technical; the challenges that the new model would have to face, without overlooking any option such as closing airports; the economic justification of the new model; the impact of the new airport model on the air navigation model; the establishment for a new framework of economic regulation for the airport sector; and the encouragement of a new concept for planning airport infrastructure. Proposal 496 would be implemented in two phases. In the first one, the airports would be structured according to the function of their air traffic volume, international traffic, non-commercial movements, capacity for recovering their operating costs, and their catchment areas. In the second phase, the new model will be implemented, opening the airport sector to a new structure with specialized airports, closed airports, and airports that function as business companies.

8.1. New institutional framework

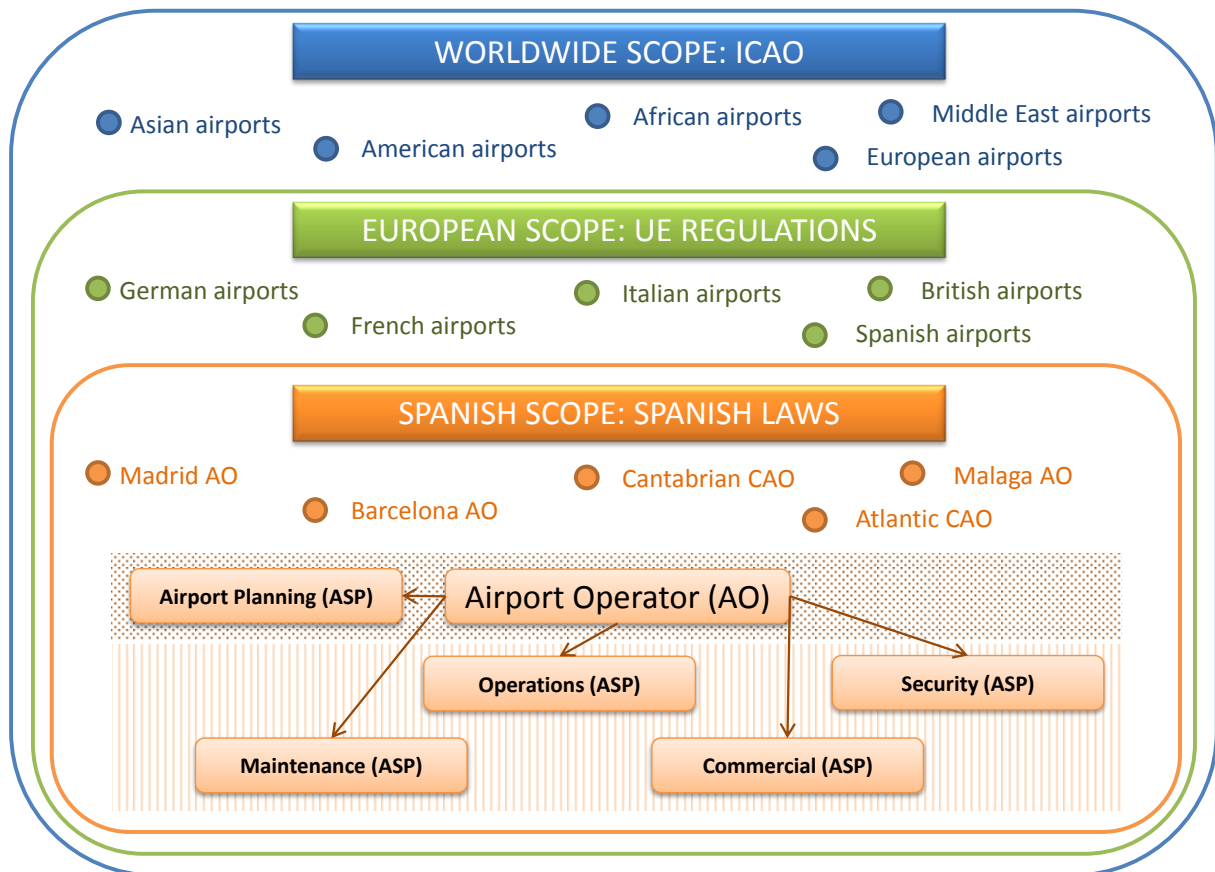
When a State begins to liberalize services that have been traditionally public, first the State has to reduce its administrative functions in economic intervention and begin to develop an external regulatory framework that allows the achievement of perfect competition to maximize the profits of that activity for the entire community. Air transport is a sector that works as a network. Like other means of transport, the air transport sector is a worldwide network made up of thousands of nodes. In this case the airports are the nodes of this network and the airlines join the nodes to each other. As shown in figure 79, the air transport network is structured in three network levels and for each level there are networks inside the main network. The airport sector could be confused with a natural monopoly because the aviation sector works like a network and the airports, as transport infrastructures, can only compete with each other if a new infrastructure is built, like water distribution companies or energy distribution companies. Nevertheless, the airport sector is more flexible than other

¹⁰¹ In number theory, a perfect number is a positive integer that is equal to the sum of its proper positive divisors, that is, the sum of its positive divisors excluding the number itself (also known as its aliquot sum). Equivalently, a perfect number is a number that is half the sum of all of its positive divisors (including itself) i.e. $\sigma_1(n) = 2n$. The number 496 is the third perfect number.

sectors (water or energy) because within the function of each catchment area, several infrastructures (airports) could compete in the same region; this is the case of London, for example. Taking into account that from an economic point of view, if a sector works as a monopoly is less efficient than if the same sector works as a competitive market, national governments should adapt their airport sectors to improve the economic impact of air transport.

Proposal 496 defines a new airport model for Spanish airports based on the disintegration of AENA and the creation of new actors in the airport sector. A lot of Spanish airports could be managed as a single company; other airports could be managed together by other companies. And at the same time, specialized companies could provide the different services needed for the airports' operation, as shown in figure 79. In effect, Proposal 496 establishes two management levels to make Spanish airports more efficient, with airport operators on one hand and airport service providers on the other hand.

FIGURE 79. AIR TRANSPORT NETWORK LEVELS



Source: Own elaboration.

Airports, primarily, are international connection centers. They are national spaces open to a multitude of international regions, implying numerous elements within a huge variety of scopes: security, safety, environmental impact, economic guarantees, public and phytosanitary health, and border and immigration control.

Airport policies should include both airport operations and other components, taking into account that the other components incur a great media impact when something goes wrong. In this way, airport decision makers, public or private, must always ensure the correct development of airport activity (Salter 2008, 105). Therefore, whether the ownership is public or private is no impediment to assuring the basic principles for the usual development of air transport.

From the point of view of air transport, the distinct processes of liberalization carried out in the aviation sector have been very successful. The liberalization of the airline sector, or the handling services sector, have been very beneficial for the community because new companies were founded, activity levels increased and prices fell, boosting higher consumption of aviation services during the last 20 years. The airports, until now, have been passive, adapting their capacity to increasing air traffic but without being an active element and taking advantage of the new opportunities that the liberation process created. The liberalization process will have an influence on airport profitability independent of their capacity and recorded air traffic (Pazos Casado 2006, 458).

A liberalized sector can create greater added value to air transport, making it possible for medium-sized airports to be profitable. The first region that began the division of the airport sector was Latin America and the Caribbean. In this region the State governments separated airport planning and air transport policy from daily airport operation, with independent regulatory agencies entering into service in every activity area (Serebrisky 2011, 165). Any new approach to a new airport management model should consider that it is not necessary that the owner of the airport be the same entity that runs the commercial exploitation; moreover, it is not necessary for the entity that manages the land side be the same that manages the air side. Therefore, a wider and flexible regulatory framework can better define the economic mechanics and the supervision functions for achieving a greater degree of competition in the airport sector.

As shown in figure 80, the institutional framework should be structured from a matrix-squared point of view. It means that there are areas of interest that interact with other elements of the aviation sector. Therefore, one entity should not be the only one that supervises all the scopes defined in figure 79; every scope has to have its own supervising entity. It means that the same entity that supervises aircraft safety must not be the same one that supervises the airport market. Specialization is needed in every supervision scope to achieve effective and efficient supervision. In the aviation market, 6 main supervision scopes exist: safety, security, infrastructure, economics, environment and slot coordination. It is essential to discuss an entity dedicated only to the economic supervision of the aviation sector that controls the competition and market equality in the above-mentioned subsectors (airports, air navigation, handling services, airlines and slot coordination).

If we are analyzing and taking into account that this thesis proposes a model very close to perfect competition, it is completely indispensable to create a new entity that combines all economic aspects related to airport economic supervision and the remaining above-mentioned elements and oversees the correct development of the air transport economy because it is very important to the Spanish economy. In this sense, it is completely logical that all the economic supervision is concentrated in the same entity, because this permits a global vision and prevents some elements of the

aviation sector from penalizing the entire sector and Spain's economic interests. In the case, for example, that military airports are opened to civil air traffic, the economic environment has to be controlled by that new entity notwithstanding the fact that the ownership and the airport operator is military. The airport's ownership or its commercial use should not pose an impediment to the supervision of the airport's economic activity by the same economic supervisory entity as the rest of the airports that are competing in the Spanish market.

The above situation would also apply whether we were talking about public or private airport; the economic supervision should be the same for all members of the airport sector. This system is meant to prevent situations that could create a competitive advantage for some airports with respect to others for economic reasons. The economic framework has to be the same for all airports, independently of whether the ownership is by the State or local governments. The economic supervision framework has to be the same for all administrative levels, with no exceptions. The aim is to create the same economic rules for all airport operators independently of their ownership, business model, share structure; and commercial use model. In this sense, the economic supervision of the air navigation providers becomes a new important element because several air navigation services are essential for the correct airport operation.

Therefore, all factors associated with airport activity and that have economic impact in airport development have to be covered by the same supervision entity. For this reason, handling services providers and airlines have to be supervised by that new entity to prevent external factors that are different from the aeronautical aspects from having an affect on the decision making process of airlines when they are considering opening new routes or establishing new operating bases. This is why the relationship between air traffic rights and slot coordination have to be included in the scope of the economic supervisory entity to ensure that both elements are coordinated and neither traffic rights nor slots will be an inconvenience for airlines or airports.

FIGURE 80. NEW INSTITUTIONAL FRAMEWORK

ELEMENTS	ECONOMIC	SAFETY	SECURITY	INFRA-STRUCTURE	ENVIRON-MENT	SLOTS
AIRCRAFT	✗	✓	✗	✗	✗	✗
AIRPORTS	✓	✓	✓	✓	✓	✓
EN ROUTE ANSP	✓	✓	✓	✓	✗	✗
TERMINAL ANSP	✓	✓	✓	✓	✓	✓
HANDLING	✓	✗	✓	✗	✓	✗
CREWS	✗	✓	✗	✗	✗	✗
MAINTENANCE	✗	✓	✗	✗	✗	✗
TRAINING	✗	✓	✗	✗	✗	✗
MANUFACTURER	✗	✓	✗	✗	✗	✗
AIRLINES	✓	✓	✓	✗	✓	✗
TRAFFIC RIGHTS	✓	✗	✗	✗	✗	✓

Source: Own elaboration.

8.2. Challenges for the Spanish aviation sector

In the coming years, air transport will be one of the main foundations for the economic development of Spain. The tourist sector needs an airport system that guarantees the arrival of international tourists in the future in order to maintain the positive economic impact of tourism on the Spanish economy. Nevertheless, the partial privatization process of Spanish airports does not provide an exact answer to the necessities of Spain or its regions where the airports are located. It means the society and the economy of Spain require a special management of airports according to each regional situation and its characteristics. In this sense, to manage all Spanish airports in the same way is an obstacle for the economic development of the airport sector. The management of large airports necessarily has to be different from the management of medium-sized and small airports. Just like the business model, users and clients are different too, and therefore require different services and facilities.

Small airports are defined as airports with low passenger traffic, fewer than 1 million passengers per year, and with small and simple aeronautical infrastructures. This kind of airport should be completely adapted to the necessities of its catchment area and the requirements of its clients, because they have low market power and the cost of their facilities is relatively small. In contrast, we have large airports, defined as airports with greater passenger traffic, more than 4 million passengers per year, and large and complex aeronautical facilities. These airports have market power; they are fighting for connection traffic, and due to their traffic volume can make airlines operate according to airport dictates. Therefore, the same principles of management cannot be applied to both a large airport and a small airport.

Finally, we have medium-size airports, defined as airports with passenger traffic between 1 and 4 million per year, and with simple aeronautical infrastructures. These airports have little market power and they are looking for airlines that operate new routes, usually low-cost carriers (Postorino 2011, 51). This kind of airport takes risks and signs contracts with low-cost carriers that promise them a large volume of passenger traffic. In addition, these airlines have the support of the local governments and the economic community, thanks to the promised new passengers. Nevertheless, the capacity of these airports can be insufficient to accept the traffic increase promised by the airlines. That means the airport will have to invest in new facilities to expand its capacity. These investments must be amortized in the long term but based on short term contracts. This situation does not assure the economic viability of the airport after increasing its capacity (Postorino 2010, 22).

It should be taken into account that the existence of small airports helps create wealth and local economic activity, provided that the airport is economically sustainable and does not pose any kind of impediment. The main challenge for small airports is the search for new sources of income. To have little passenger traffic supposes little income, and, generally speaking, income insufficient to keep the airport operative and cover the financing costs (Grothaus 2009, 8). These airports can and should close agreement with aero clubs, ultralight associations, etc. to keep the facilities in use and increase the number of users and clients, and therefore increase income. Or they should give up passenger transport and change their business model towards new unfamiliar business models in Spain such as business

models based on industrial activity, aircraft maintenance, general aviation, training and/or aerial works.

8.2.1. Closing airports in Spain

The first great challenge that the Spanish airport sector has to face in the coming years is to avoid the probable closure of several airports and to restructure their business models. If so far no public airports open to civil commercial traffic have not been closed, that is only due to political considerations. But the new airport regulation (DORA¹⁰² - Document for Airport Regulation) offers the possibility of closing airports. To avoid closing airports, the main risk factors that the airports face for ensuring their economic viability must be taken into account (Thatcher 2011, 38). These factors are the following:

- Lack of public funds and subsidies.
- Economic reasons, among others: low traffic levels of passengers and aircraft, a limited range of airport services, a lack of airport income, a lack of airport marketing, and a lack of a business plan.
- Environmental reasons, among others: limitations on the use of land close to the airport, environmental limitations due to noise, and a lack of airport integration in long term local economic development plans.
- Infrastructure reasons, among others: short runways or older terminal buildings.

The users of an airport are, mainly, the passengers that travel in the aircraft of airlines that have decided to operate in that airport. In this sense the team management of the airport should differentiate between the users (passengers) and clients (airlines). Therefore, the decisions made regarding an airport, especially the most important decisions, should focus on creating added value for the airlines. An airport should not define its own range of services or expansion projects or other operational decisions without taking into account the opinion of the airlines that are operating in the airport. In this sense, the larger international airports are very close to their full capacity and building new facilities to increase airport capacity supposes an enormous investment and requires the coordination between airlines and the airport to create the new facilities. Sometimes, environmental pressure impedes the building of the new facilities due to noise restrictions.

For this reason, at least in Europe, maintaining positive growth in air transport will depend on regional¹⁰³ airports. A regional airport is an airport with a capacity for 4 to 5 million passengers per year, but the airport is underused and far from big cities and tourist destinations. These airports will become in key actors in the future of air transport. The combination of regional airports and low cost carriers has shown that when an airport adapts its services to an airline's demands, air traffic grows very fast.

¹⁰² Official Journal of Spain (BOE), Num. 163, July 5th 2014.

¹⁰³ A regional airport is defined as an airport with passenger traffic of 4-5 million per year. These airports are underused and are located far from urban centers and important tourist regions.

Spanish tourism development has mainly concentrated on capturing sun and sand tourists, and over time, several regions have decided to develop a new tourism model based on high-class tourists with greater economic capacity (Secall, Fuentes García, and Martín Rojo 2006, 47). In this sense, it is important to mention the investment carried out on golf clubs and sports facilities in the Spanish coast regions with the aim of attracting wealthy tourists. This tourist specialization, in the case of mountainous regions, would create new business opportunities related to winter sports, and air transport could be the means of transport for these new tourists. This could be the case for Huesca's airport.

This airport was built without any studies or analyses that justified the necessity or business opportunity for building an airport in the Pyrenees. At the time, the local government was considering a bid for the organization of an Olympic winter game and the use the airport for transporting skiers to the ski stations located in the Huesca Pyrenees. Nevertheless, due to the lack of analysis, nobody advised the local government that due to the operative restrictions of the airport, the poorly defined business plan would not be economically viable. On the contrary, the tourists that go to Andorra, also located in the Pyrenees, arrive via the Barcelona and Girona airports. Both airports, without any operational restrictions, can take advantage of international traffic to Andorra, increasing their activity rates and profits.

Air traffic evolution recorded a positive trend between 2000 and 2007, in contrast with the flat trend in the period between 2008 and 2014. That means that in the short term, air traffic will not recover the level recorded in 2007¹⁰⁴. This evolution should help make it clear that airports with low traffic levels will still have low traffic levels in the coming years. Therefore, it is essential to restructure many airports to adapt them to the actual situation. In the end, the cross subsidies between profitable airports and unprofitable airports impede airport restructuring and limit economic activity and the creation of new jobs. Therefore, to achieve the challenge of keeping more than 50 civil airports open and making all of them economically viable in the long term, it is essential to pursue airport specialization towards new profitable business lines and eliminating the unprofitable lines. That means that airports without passenger traffic should close their terminals and open new business models based on industrial activity, aircraft maintenance, training, general aviation, aerial work, air cargo, aero taxi or any business model that achieves the economic viability for the airport in the long term without making new investments.

But specialization is not only for airports without passenger traffic. All airports should specialize and boost their strengths while minimizing their weaknesses. That means that airports with high passenger traffic levels, thanks to the tourism potential of their influence zone, should specialize in this kind of traffic, offering new services that improve the added value of the airport and make it more competitive. In this sense, the possibility of building new maintenance facilities, training centers or whatever necessities the airlines could have, can increase the economic impact of the airport in its region. And at the same time, the airport has to be in contact with its economic environment to offer services jointly with the tourism industry and attract new business models based on the tourist specialization of that region.

¹⁰⁴ 2007 was the year with the highest air traffic in Spain.

Large airports such as Madrid or Barcelona, among others, should specialize in attracting all possible airlines and international traffic to their facilities to increase the number of international destinations. These airports have to open the door for new companies to build maintenance centers and/or other facilities that the airlines might need. These airports should become an industrial cluster, permitting maintenance companies and aircraft buildings to be located on airport land. Parking, hotels and other businesses should be provided by companies located on airport land to increase commercial revenues. Large airports have to become airport cities and take advantage of the huge number of passenger, airlines and workers that visit their facilities every day. Passengers and workers have to be considered as potential sources of income, and the airport management team should never neglect business lines that affect these groups.

8.2.2. Relationship between politics and airports in Spain

The second great challenge that the Spanish airports have to face is to limit political influences but at the same time include the local government in the making decision process. That means that economic management of the airports has to be similar to the economic management of large Spanish companies such as Santander Bank, Telefonica or Inditex, among others. To do that, politics have to be excluded from airport management, transforming the airport sector into a new business sector with many companies, including big companies that help improve the efficiency of air transport in Spain. In this sense, the first steps have been taken with the partial privatization of AENA, but many defects have not yet been corrected. Every airport should become a company in every sense, with its own managing team, profit and loss account, shareholders, etc. And it should have an influence zone that encourages the airport to ensure its economic and technical viability in the long term. This challenge should be carried out by creating a new institutional framework, mentioned earlier in point 8.1, and by a framework of economic regulation as detailed in point 8.4. These new frameworks should allow a change in airport management in Spain from an administrative management model to a business management model. And in that way, economic efficiency would be achieved in the short term.

Nevertheless, both local governments and the State government should participate in the decision making process related to expansion plans and the different expansion options that could be selected. That means the airport would be managed as a private company with an economic balance sheet, but the decisions related to big investments or new infrastructures would have to be made together with political powers. The integration of the political powers into the planning infrastructure and the financing infrastructure is detailed in point 8.5. In this way, short-term decisions will be taken from the point of view of a private company while strategic long-term decisions will be taken from a joint point of view between local and State governments, airport operators and airlines.

For this reason, it is very important that the institutional framework be flexible and well defined to include all possibilities in the long term so that future decisions will be made correctly. The airport model proposed in this thesis attempts to include past experience and correct detected defects. Therefore, an airport expansion plan must inform all airport stakeholders, and all of them must be responsible for the

future expansion plan, taking risks and responsibilities for the expansion plan if the economic results differ from the plan.

8.2.3. Separation of management levels in Spain

The partial privatization process carried out during 2014 and 2015 has achieved management specialization for several services provided within the Spanish aeronautical sector. Thanks to this restructuring, the new airport regulation (DORA) divides airport management from air navigation management. The sector is structured in two entities, one for airport management and the other for air navigation management. Nevertheless, this division is insufficient if the aim is to create a new aeronautical market in Spain. It is insufficient because a deeper division is not allowed at either the airport level or the air navigation level. To create a new market approaching perfect competition, a wider division level is needed so that new companies can start operations in this sector. In point 8.3, a new airport model is proposed that takes into account everything mentioned above.

Therefore, the third challenge that the Spanish airport sector must face is the diversification and separation of its different services, just as at its management level, make it easier for new companies to operate in the sector. With the new structure proposed, an airport could divide the management of services provided in the landside from the management of services provided in the airside. The same approach could be used for dividing the management of terminal buildings, air traffic, air navigation services, etc. These economic measures have the aim to help the startup of new companies specialized in certain services that permit more competition in airport charges and ensuring the economic viability, both for the airports and the new companies.

Therefore, it is indispensable to make divisions at the management level and permit competition between the greatest possible number of companies to prevent certain groups of workers or companies from getting market power that allows them to fix salaries or costs higher than those established by the market. In this way, situations precipitated by air traffic controllers or pilots in the past could be avoided because the market will fix the value of each service in function of the characteristics of every service.

That means, for example, terminal air navigation services provided in an airport with one flight every two minutes cannot be the same as the services provided in an airport with four flights per day. Obviously, the requirements are completely different in each case, and in a competitive market, the prices and salaries earned by companies and workers, respectively, have to be different in function of each situation. The mechanism for establishing prices should avoid average prices in favor of unit prices that demonstrate the differences between each service.

8.3. Proposal 496 for a new airport model

When discussing the establishment of a new airport model, after the first analysis regarding both economic and air traffic, the number of possible models is enormous. AENA can be divided into a great many alternatives, taking into account the size and the number of airports managed by AENA. Nevertheless, there are several factors that cannot be included in the analysis and that are very difficult to model, like political trends or economic development models, among others. Therefore, this thesis defines one proposal among hundreds of different proposals, without the intention of saying that this proposal is the best of all possible proposals. All proposals are always subject to negative opinions from political parties, economic institutions, the private sector, unions, etc. because all proposals are controversial and debatable. For all these reasons, the proposal defined in this thesis, named Proposal 496, is based on common sense and the common interests of Spanish society and opens the door to the private sector and regional governments through a framework of economic regulation that ensures the economic viability of the airports in the long term. Therefore, all grouping and business models shown in the following pages are proposals to benefit Spain's general interests, increase the creation of new employment, and attract private investors. Proposal 496 is a controversial and debatable proposal to establish a new airport model better than the current one. The current model based on a public-private monopoly is far from being an efficient airport model.

The main innovation included in Proposal 496 is the separation of airport operators and airport services providers. This separation is based on the application of a similar concept used in the airline sector. In this sector, there are two elements, the air carrier and the aircraft operator. The air carrier manages the commercial use of the aviation services; and the aircraft operator serves to ensure the safety and the security of the aircraft operations. There are several supervision frameworks for both concepts. The definition of each concept is detailed here:

- **Airport Operator (AO)**: Institution in charge of the airport infrastructure, present and future, and the correct provision of all airport services from a technical and an economic point of view.
- **Airport Services Provider (ASP)**: Institution in charge of the provision of one service, several services or all airport services necessary for the airport maintenance, airport operations and the commercial activity. The ASP depends hierarchically on the AP but does not depend functionally.

In this way, a sectorial structure is ensured that allows the technical supervision of the infrastructure and the supervision of the airport services providers that is clearly differentiated and at the same time creates a framework of economic regulation for the airport sector. Points 8.4 and 8.5 show the functioning of the new proposed model and the relationships between the supervisory authority, regional governments and private investors.

8.3.1. Strategic focus of Proposal 496 for a new airport model

8.3.1.1. Operations

The core business of the airport sector is aircraft operations, which means the take-off and landing of aircraft in the airport facilities. Without aircraft, the airport business is impossible. Therefore, the standard goal of any airport operator is to seek aircraft for its facilities. Airport operation, from the point of view of the air-side operations, must always be based on the maximum level of safety (García Cruzado 2008, 62–64). It is very important to facilitate the daily operations of the airlines, from the point of view of their operations, but also from the point of view of their operating costs through competitive airport charges. The airport operator has to offer a service with high levels of quality and has to give added value to the airlines to satisfy their needs.

When an airport operator establishes the design parameters of a new infrastructure, it has to include the kind of traffic and the kind of aircraft that will use that infrastructure. Therefore, the airport operator has to talk with airlines who are the users of airport facilities to understand what the airlines need and how the airport can help the airlines make money. For this reason, airport planning is very important and is very related to the business model (Tejada 2002a, 122–129), as will be shown in point 8.5. Nevertheless, the infrastructure needs should be defined by aircraft operations. For this reason, the airport operator should specialize in the kind of air traffic that achieves the maximum operative capacity and the greatest possible efficiency from the operation point of view. This operative specialization will create a competitive advantage that will mean higher incomes and more profits.

8.3.1.2. Complementary services

The large quantity of aircraft in service now, and the great number of elements included in the aircraft, present a business opportunity for maintenance companies (Ascacibar 2003, 68). The airport operator has to take this situation into account and promote the airport as a perfect place for basing a maintenance company. It means that the airport operator should adapt the airport grounds for industrial use and should open new business lines parallel to passenger transport. The number of complementary activities for the aviation industry is enormous, and for this reason the airport operator must look for new revenues related to the aviation business to make its airport more profitable, and the airport operator must be open to new business opportunities, such as handling services, maintenance services, etc. (Domingo 2012, 106–108). These new business opportunities could be offered directly by the airport operator or by a company specialized in that business line.

For example, in the case of airports with very low levels of traffic, below 1 million passengers per year, and mainly domestic traffic, any new activity and/or service that encourages activities related to general aviation, sport aviation, aerial works, etc. and their complementary services, could be a new business line to improve airport profits (Tejada 2002b, 56).

This way, airports with little commercial activity can find new revenue and improve their economic activity and at the same time reduce their economic

dependence on passenger traffic. Therefore, the airport operator must seek the greatest number of complementary services related to the aviation sector to develop its facilities and ensure its economic viability.

8.3.1.3. Airport specialization

This thesis proposes airport specialization but the specialization of each airport depends on its individual airport. It means that each airport must consider its own business model and specialize in that model. For example, the specialization of the Alicante airport will be completely different from the specialization of Bilbao airport, because the catchment areas and the economic activities related to these airports are completely different. As another example, the terminal building can be the main land-side facility for many airports, but they might not be the only one. Depending on each airport, the kind of traffic, the traffic volume, etc., other facilities might be more important than the terminal building. The final decision will depend on the airport specialization chosen by the airport operator (García Cruzado and Fairbanks 2010, 26).

If the airport operator decides to specialize as a cargo airport, it should take into account the specific requirements of cargo aircraft (noise levels, for example), operative limitations (runway length), timetables, etc., just as cargo companies do (Arán 2003, 78). The small land holdings adjacent to the apron would become valuable locations for some cargo companies, while other cargo companies do not need to be very close to the apron because they do not need direct access to the apron. The airport operator should market small land holdings located very close to the apron in a different way than other parcels of land. This way the airport operator can increase commercial revenues and develop more economic activity on its grounds.

The management of a large airport, with tens of millions of passengers, can never be the same as the management of an airport with several hundred thousand passengers per year. The current model treats all airports in the same way indifferently of their traffic volume, kind of traffic, etc. Therefore, from the point of view of the management of human resources and their associated costs, each airport must have its own basis for managing its resources.

Large airports have to involve a great number of different entities dedicated to specific functions to attend to several planes per minute throughout the day (Castrosin and Álava 2009). All of the defined technical entities, essential for the operation of large airports, do not make sense for small ones. In small airports, the thrust should be completely different. It means that these airports with little air traffic need general entities to provide several functions. This way the airport operation would be the most efficient.

The current model is not flexible and imposes the same management of human resources on all Spanish airports. This situation makes small airports unprofitable because the income from aircraft operations does not cover personnel costs, as shown in Appendix 6. The new proposed airport model tries to change this situation to ensure economic viability in the long term.

8.3.2. Proposal 496 for a new airport model

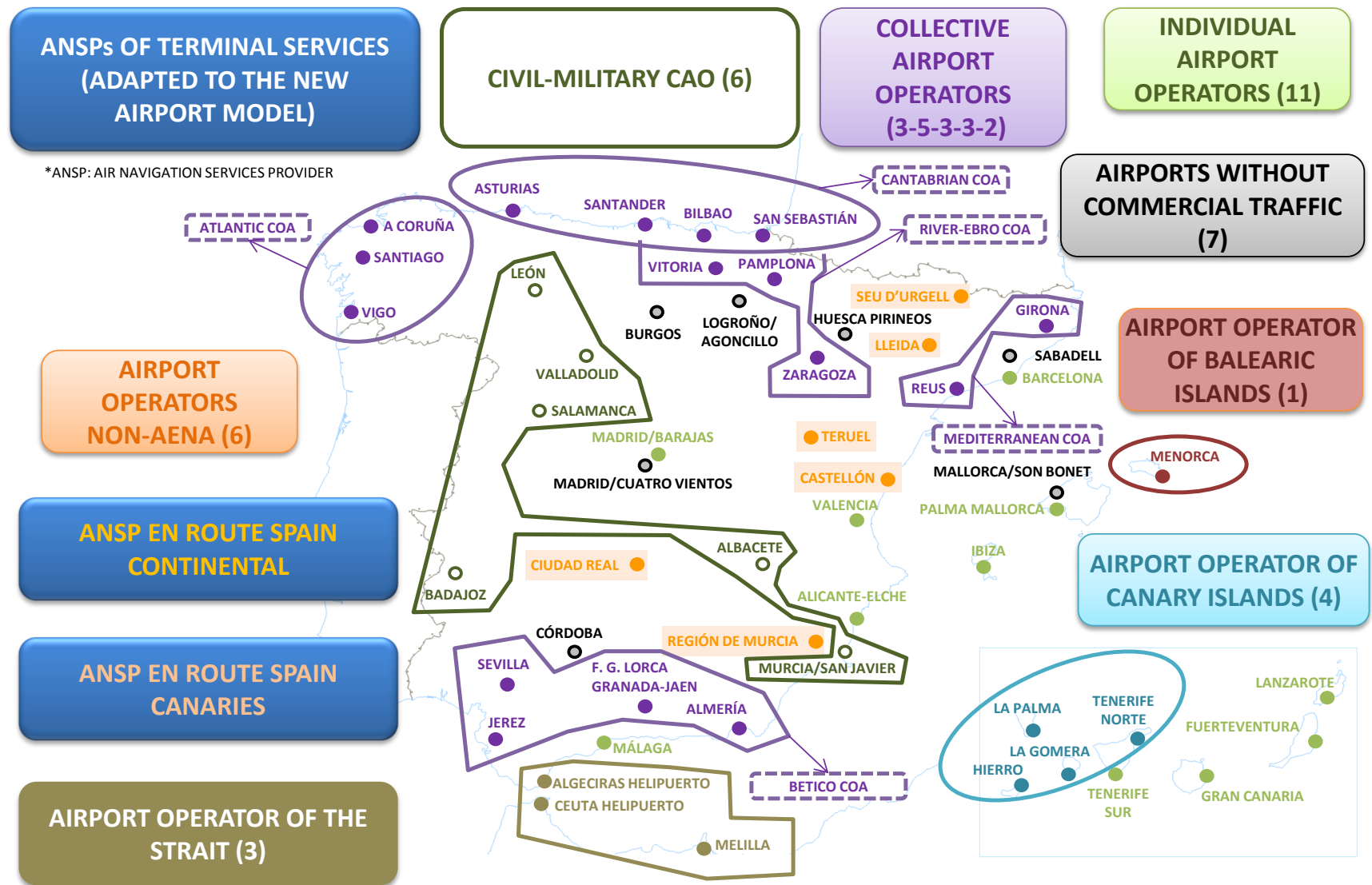
Proposal 496 covers several strategic aspects at the same time. On the one hand, this proposal tries to make the airport sector a competitive sector with more international activity that enhances the creation of employment and helps the tourism sector in Spain. And on the other hand, it proposes a model that maximizes Spain's public interests and eliminates the airport monopoly because the monopoly is less efficient from an economic point of view. Finally, this proposal establishes an airport structure and a framework for economic regulation that eases the entrance of private investors in the business management and the regional governments in airport planning, but ensuring, in both cases, the economic viability of the airports. For this reason, it proposes different airport operators. This decision is based on traffic analysis, economic analysis, and maintenance of the public interest in all regions. Yet it does not reject the possibility of closing an airport to commercial traffic if its facilities will not be economically viable. Appendixes 6 and 7 present economic data for Spanish airports and different air-traffic analyses.

Phase one:

The first step is to divide AENA's monopoly into several market players. Figure 81 graphically presents Proposal 496, including the new airport model and the implications for the air navigation system. Proposal 496 establishes the creation of 7 kinds of airport operators and 3 kinds of air navigation service providers. It should be noted that this sectorial structure facilitates economic and technical supervision functions. The kind of institution in charge of the airport operator has not been defined because the kind of company (private, public, private-public, state public, regional public, etc.) depends on the final decision made for ensuring economic viability. The different kinds of airport operators, such as the airports included in each, together with the air navigation providers, is shown here:

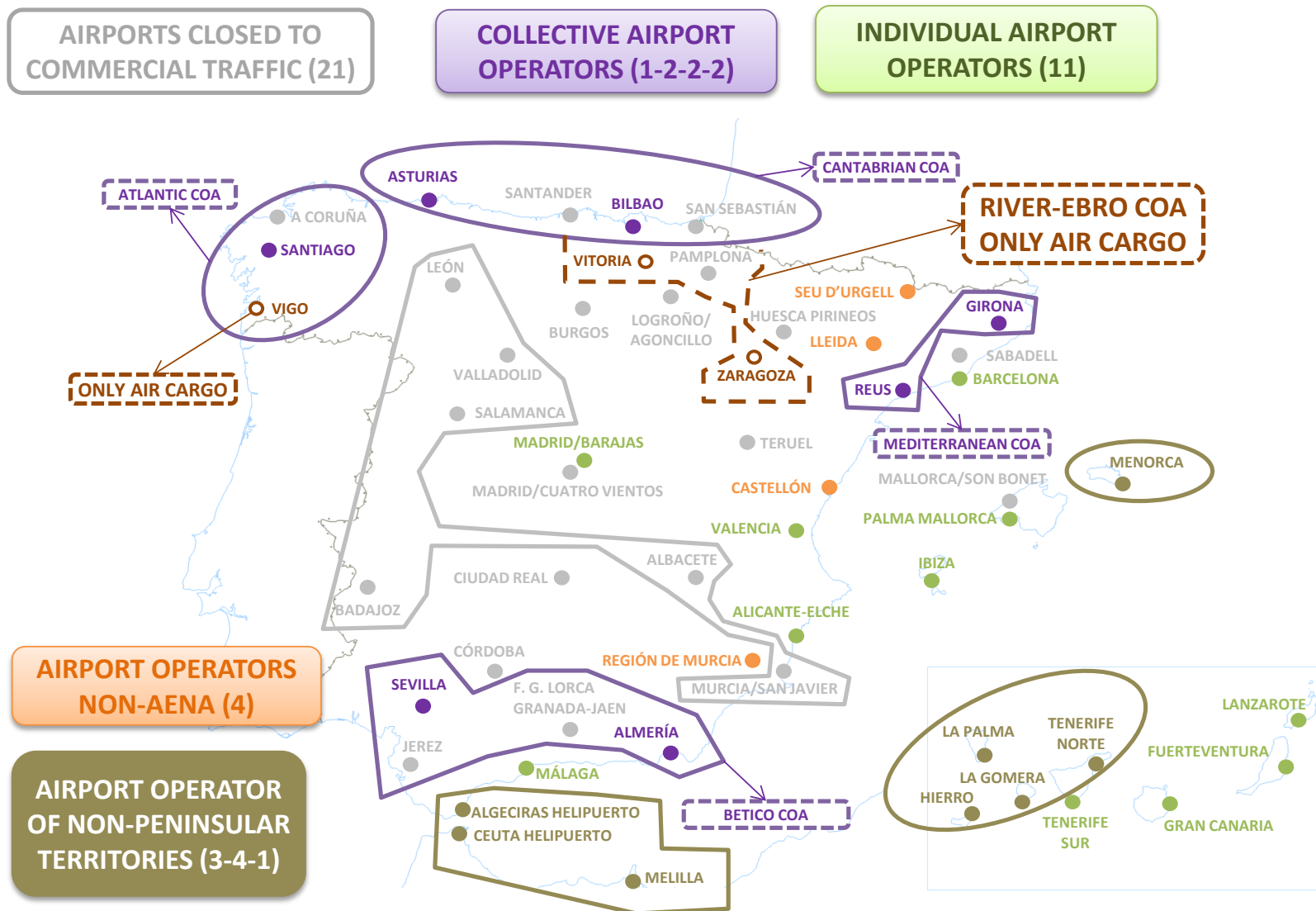
- **Airport Operators (AO):**
 - **Individual AO:** composed by only one airport and is in charge of infrastructure planning, infrastructure financing and the provision of airport services. The creation of 15 individual AO is proposed, 11 coming from AENA plus 4 individual AO not belonging to AENA (Ciudad Real, Castellón, Murcia and Teruel). The 11 AENA airports proposed as individual AO are: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante, Tenerife Sur, Ibiza, Valencia, Lanzarote and Fuerteventura.
 - **Collective AO:** composed by two or more airports and in charge of infrastructure planning, infrastructure financing and the provision of airport services in all of them. The creation of 6 collective AO is proposed, 5 coming from AENA more 1 collective AO not belonging to AENA (Aeroports de Catalunya, composed by Lleida and Seu d'Urgell airports).

FIGURE 81. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE ONE.



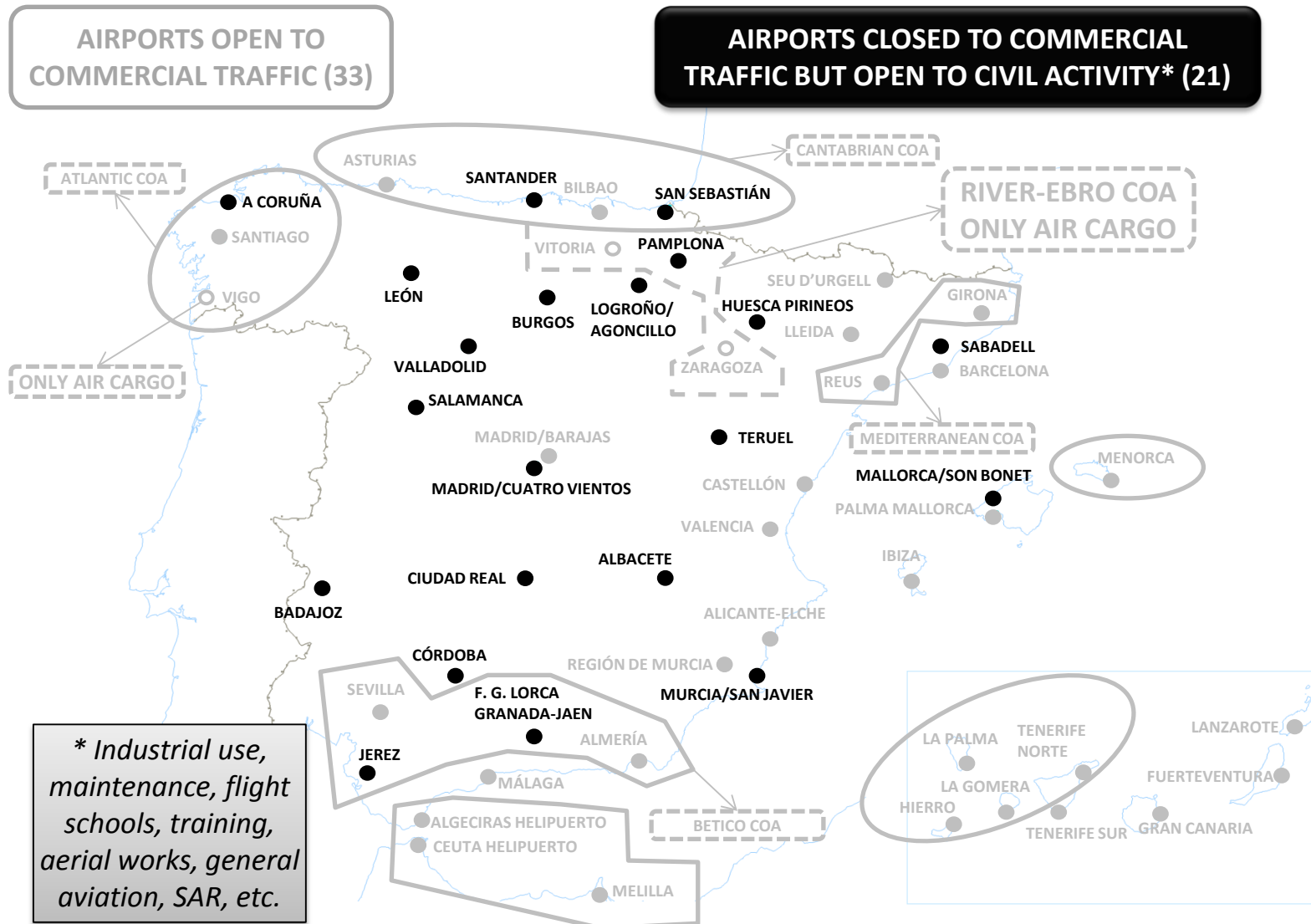
Source: Own elaboration.

FIGURE 82. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE TWO: AIRPORTS OPEN TO COMMERCIAL TRAFFIC.



Source: Own elaboration.

FIGURE 83. PROPOSAL 496 FOR A NEW AIRPORT MODEL. PHASE TWO: AIRPORTS CLOSED TO COMMERCIAL TRAFFIC.



Source: Own elaboration.

The collective AO coming from AENA and the airports included in each one are:

- **Atlantic COA**: A Coruña, Vigo and Santiago.
 - **Cantabrian COA**: Asturias, Santander, Bilbao and San Sebastián.
 - **Ebro River COA**: Vitoria, Pamplona and Zaragoza.
 - **Mediterranean COA**: Girona and Reus.
 - **Bético COA**: Almería, Granada, Jerez and Sevilla.
-
- **Canarias**: airport operator composed by the airports of La Gomera, Hierro, La Palma and Tenerife Norte, in charge of infrastructure planning, infrastructures financing, and the provision of the airport services of those airports.
 - **Baleares**: airport operator composed by Menorca airport and responsible for infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of the airport services of that airport.
 - **Strait (Operator of the)**: airport operator composed by Melilla airport and the Ceuta and Algeciras heliports, with the aim of ensuring air connections between the peninsula and the territories located in the North of Africa, from the point of view of infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of the airport services of those airports.
 - **Civil-Military**: airport operator composed by the military airports open to commercial civil traffic with the aim of unifying the infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of airport services of those airports. The military airports open to commercial civil traffic in November 2015 are: León, Valladolid, Salamanca, Badajoz, Albacete and Murcia. However, the number of military airports depends on changing necessities.
 - **Airports without commercial traffic**: airport operator composed by the airports of Huesca, Burgos, Logroño, Cuatro Vientos, Córdoba and Son Bonet with the aim of unifying the infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of airport services of those airports. The main characteristic of this airport operator is that its facilities are closed to commercial aviation, except aero taxis and business aviation. These airports would be specialized in aerial works, training, general aviation, etc.

Together with the new market players in the airport sector, Proposal 496 includes the creation of new market players in the air navigation sector. In this case AENA's ¹⁰⁵ monopoly related to air navigation services would be divided into three players according to the kind of services provided and the structure of the Spanish air space.

¹⁰⁵ Currently, this kind of air navigation services is provided by the entity named ENAIRE, formerly AENA.

- **Air Navigation Services Provider (ANSP):**
 - **ANSP en Route Spain Continental:** in charge of infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of all en route air navigation services and their associated services ¹⁰⁶, in the FIR Spain Continental.
 - **ANSP en Route Canarias:** in charge of infrastructure planning, infrastructure financing, and the provision of all en route air navigation services and their associated services, in the FIR Spain Canarias.
 - **ANSP Terminal:** the air navigation services providers of terminal services should be adapted to the above-mentioned airport structure because the cost and provision of these services are closely related to the economic viability of airport operators.

Phase two

Once the airport market has been adapted to the new structure, two to three years after the implementation of the phase one, the final step would begin. This is the moment when structural changes in the airport sector should be made. The new airport model is based on the regional and administrative structure of Spain, the economic viability of the airports included in Proposal 496, a reduction in the number of airports taking into account other means of transport such as high speed train and motorways, the size of the catchment areas, and the volume of the air traffic, both commercial movements and international passengers. Therefore Proposal 496 defines two groups of airport operators in regard to commercial traffic:

- **Airport Operators open to commercial traffic:** As shown in figure 82, Proposal 496 defines the following kinds of airport operators:
 - **Individual AO:** The creation of 13 individual AO is proposed, 11 coming from AENA (Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante, Tenerife Sur, Ibiza, Valencia, Lanzarote and Fuerteventura) plus 2 individual AO not belonging to AENA (Castellón and Murcia). These AO will be open to any kind of commercial traffic, which means they will be open to passenger and freight traffic.
 - **Collective AO:** The creation of 6 collective AO is proposed, 5 coming from AENA plus 1 collective AO not belonging to AENA (Aeroports de Catalunya, composed by Lleida and Seu d'Urgell airports). The collective AO coming from AENA and the airports included in each one are:
 - **Atlantic COA:** Santiago and Vigo (only air cargo).
 - **Cantabrian COA:** Asturias and Bilbao.

¹⁰⁶ Meteorology Services, Search and Rescue, Communications, etc.

- **Ebro River COA**: Vitoria and Zaragoza, both airports only for air cargo services.
 - **Mediterranean COA**: Girona and Reus.
 - **Betico COA**: Sevilla and Almería.
 - **Airport Operator of Non-Peninsular Territories**: due to the special location of these territories, and taking into account that many of the airports included in the AO will never be sustainable from an economic point of view, the importance for ensuring the welfare of the inhabitants of these regions together with necessity for keeping these regions connected and their strategic importance for Spain, are the main reasons for creating a group of airports with smaller facilities located in these territories. The airports included in this group are: Tenerife Norte, La Palma, La Gomera, El Hierro, Menorca, Algeciras, Ceuta and Melilla.
- **Airport Operators closed to commercial traffic**: As shown in figure 83, Proposal 496 proposes closing 21 airports to commercial traffic. Nevertheless, many of these airports can remain in operation if they are specialized in different aeronautical uses such as industrial airports, maintenance airports, aerial works airports, flight school airports, etc. These airports will be open to business aviation, aero taxis and private aviation because the operation of these kinds of companies does not require an important investment and their activities can improve the economic results of these airports.

Spain, unlike other European countries, did not take part in World War II. For this reason, Spain has fewer airport facilities compared to other European countries. For example, the London region contains 18 airports in its catchment area while the Madrid region only contains 4 airports. In the case of London, in spite of having 18 airports, commercial traffic is concentrated in only 6 airports; the other 12 airports offer different businesses related to the aeronautical sector but not passenger and cargo services. In the same way, Madrid has 4 airports, one civil airport (Barajas), one civil-military (Cuatro Vientos), and two military airports (Getafe and Torrejón). This means that except for commercial traffic (passengers and cargo), other aeronautical businesses encounter a lot of problems in developing their activities.

Proposal 496 defines a new airport model that ensures the economic viability of the airports, concentrating air traffic in fewer facilities, and at the same time the connections between all Spanish regions are assured thanks to the development of other means of transport, such as high speed trains. The new model also opens the door to new aeronautical activities in Spain. As in the case of Teruel, airports without passenger traffic can be an economic engine for many regions. The main economic impact of an airport is the number of employees that work in its facilities independently of whether the airport activity is related to passenger traffic or other aeronautical businesses. The new model permits airports to specialize in specific business models such as aerial works, aerospace industry, or general aviation, among many other options.

8.3.3. Economic justification of Proposal 496 for a new airport model

Historically, most Spanish airports are unprofitable and only a few airports are profitable, as shown in Appendix 9. Table 47 shows the EBITDA, the operating result and the result after taxes for AENA airports in 2014. Taking into account that 2014 was a good year with a new record in tourist arrivals and good macroeconomic data, of the 48 airports managed by AENA, half of them recorded a negative EBITDA, but 4 airports recorded an EBITDA lower than 1 million euros, 4 airports with an EBITDA between 1 and 10 million euros, 12 airports with an EBITDA between 10 and 100 million euros, 2 airports with an EBITDA between 100 and 500 million euros, and 2 airports with an EBITDA higher than 500 million euros.

Nevertheless, analyzing the operating result, if the amortizations and depreciations are taken into account, it means only 16 airports had a positive operating result: 2 airports recorded an operating profit lower than 1 million euros, 1 airport recorded between 1 and 10 million euros, 13 airports recorded between 10 and 100 million euros and 3 airports recorded an operating result higher than 100 million euros. Now, if the financial costs are included, only 14 airports recorded a positive result after taxes, 2 airports recorded profits lower than 10 million euros, 7 airports recorded profits between 10 and 50 million euros, and 5 airports recorded profits higher than 50 million euros.

The economic data for AENA airports show that there are 34 airports that are unprofitable, while the airports with positive operating results are very profitable. It means that AENA is keeping a lot of airports operative through cross subsidies between profitable airports and unprofitable airports. This means that the passengers who are traveling from the profitable airports are paying higher airport charges to maintain the unprofitable airports. It is not logical that some passengers have to pay higher airport charges for keeping airports in service without air traffic. In addition, these kinds of airports will suffer competition from high speed trains once the high speed train network is completed because the plane will be a poorer means of transport to connect these regions to other Spanish territories.

It should be taken into account that passenger traffic is very concentrated: the 11 biggest airports manage nearly 95% of passengers that use Spanish airports. The same 11 airports are the most profitable airports. This means that only 11 airports could ensure their own economic viability. For this reason, the first phase of proposal 496 defines two kinds of airport operators, individual and collective. The individual ones are intended for managing big airports, giving the management teams the opportunity for specializing each airport following the best business model and maximum economic development for its catchment areas.

The collective airport operators are intended for the small airports with a low level of air traffic that share the same catchment areas and are located in the same geography regions. In the second phase, the smallest airports will be closed to commercial traffic, but Proposal 496 proposes alternative uses for these airports, through aeronautical business models different from those for passenger traffic.

TABLE 47. OPERATING RESULT AND EBITDA OF AENA'S AIRPORTS IN 2014

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	566,66	323,78	27,54
BARCELONA-EL PRAT	509,59	364,82	339,28
PALMA DE MALLORCA	181,32	149,41	158,76
MALAGA-COSTA DEL SOL	114,29	38,00	18,00
ALICANTE-ELCHE	96,41	52,22	50,53
TENERIFE SUR	83,93	64,56	73,41
GRAN CANARIA	80,46	63,92	70,33
IBIZA	44,10	32,46	32,15
LANZAROTE	42,94	33,04	35,98
FUERTEVENTURA	39,38	21,96	20,66
VALENCIA	33,95	14,31	9,22
BILBAO	29,63	18,16	14,35
SEVILLA	24,60	14,81	16,49
MENORCA	12,40	0,45	-2,78
TENERIFE NORTE	10,49	-2,89	-5,80
GIRONA-COSTA BRAVA	10,28	1,87	0,82
SANTIAGO	5,96	-8,51	-15,42
MURCIA-SAN JAVIER	4,62	0,59	-0,70
A CORUÑA	3,35	-2,15	-6,14
ASTURIAS	2,03	-2,01	-3,78
ALMERIA	0,58	-5,12	-7,72
REUS	0,52	-4,82	-8,15
BADAJOS	0,30	-1,32	-1,99
SANTANDER	0,20	-3,58	-5,85
JEREZ	-0,14	-5,58	-8,45
ALGECIRAS/HELIPUERTO	-0,20	-0,68	-0,83
FGL GRANADA-JAEN	-0,40	-4,08	-6,10
VIGO	-0,45	-7,38	-10,85
ALBACETE	-0,47	-1,99	-2,69
SON BONET	-0,55	-0,88	-1,35
ZARAGOZA	-0,83	-5,83	-9,29
CEUTA	-1,11	-1,53	-2,03
LEON	-1,23	-4,60	-7,07
HUESCA-PIRINEOS	-1,38	-3,42	-4,97
CORDOBA	-1,41	-2,84	-5,98
LA GOMERA	-1,56	-2,81	-3,81
BURGOS	-1,60	-3,28	-4,98
VITORIA	-1,69	-6,37	-9,50
EL HIERRO	-2,16	-3,17	-4,68
SAN SEBASTIAN	-2,22	-3,90	-5,40
LOGROÑO-AGONCILLO	-2,37	-4,16	-5,77
LA PALMA	-2,72	-14,19	-18,16
VALLADOLID	-2,93	-5,06	-6,61
SALAMANCA	-2,95	-4,24	-5,36
SABADELL	-3,15	-4,91	-6,96
MADRID-CUATRO VIENTOS	-3,35	-4,76	-6,94
MELILLA	-3,58	-6,23	-9,34
PAMPLONA	-3,85	-7,65	-10,50
TOTAL AENA	1855,69	1054,42	651,57

Source: Report "Passenger traffic, operations and cargo in Spanish airports 2014".

8.3.4. Implications of Proposal 496 for the air navigation model

Without a doubt, the restructuring and reorganization of the airport sector in Spain should have the same effect on the air navigation sector because if it is necessary to close airports to passenger transport, to specialize airports, and to make cost reductions, air navigation services must also be included in the same process. It should be taken into account that terminal air navigation services are made up by the services provided from the control tower of each airport related to the take-off, landing and movements on the apron, although the movements on the apron can be provided by technicians who are not the air traffic controllers. In the analysis made in the previous point, the costs of the terminal air navigation services are not shown because ENAIRE (called AENA before the partial privatization of the Spanish airports) does not publish these data.

The key problem is the high cost of Spanish air traffic controllers. The salary for controllers does not depend on the volume of air traffic managed. It means that the costs of the terminal air navigation services are very much indifferent to the kind of traffic and the volume of traffic: that is, it has the same costs without taking into account airport revenues. Therefore, the next sector that should be liberalized would be terminal air navigation services. This issue is so big and so complicated that it must be analyzed outside of this thesis. This way, the airport model and the terminal air navigation model must be convergent as far as structure, economic supervision, etc., is concerned. Both models must be coordinated and aligned with cost reduction, efficiency improvements and the development of economic activity. From the point of view of the negative impact on air transport demand, it should be taken into account that international economic regulations permit the recovery of the costs of the provision of air navigation services, but without setting any limit. In spite of Eurocontrol efforts to improve the productivity and efficiency of the European air navigation system, costs related to air navigation services are very high. Although the work of an air controller involves a series of skills and requires a high level of responsibility (Ontiveros 2006, 139), these professionals should not become a limiting factor for air transport¹⁰⁷. The disproportionate salaries of air traffic controllers mean higher operating costs, and high operating costs have negative effects on air transport demand, which means the tourism sector could be affected.

Therefore, measures such as the European Single Sky and its quick implementation will help to reduce costs and improve the efficiency of the European air navigation system, including the Spanish sector. Although, generally speaking, airports are the place where air transport activity is carried out, air navigation is the virtual cord that joins the airport system and allows the safe operation of aircraft. Therefore, the design of the air space and its organization are the main factors for normal air transport activity (Sáez Nieto and Portillo 2003, 52). In this sense, at the national level, civil-military cooperation is very important for a more efficient management of air space. But this coordination must ensure safety levels and national security, but without damaging air transport. On the international level, cooperation between countries is also essential for improving international air transport and for reducing the operative limitations and the operating costs of the

¹⁰⁷ The air navigation unit rate (air navigation charges) of Spain-continental is located in the sixth position of the Eurocontrol ranking. Eurocontrol June 2015.

airline sector. In the case of Spain, joining the Spanish and Portuguese FIRs to create an Iberian single sky would be a great advancement for air transport in both countries.

8.3.4.1. En Route Air Navigation Services Provider (ANSP)

In an environment that is in a constant search of optimization and the economic efficiency of all actors related to air transport, the best option is to separate the provision of en route air navigation services from the provision of terminal air navigation services. After that, the next step is to split the provision of the en route air navigation services into two institutions. Each institution would be in charge of the provision of en route air navigation services in each FIR where Spain is the State in charge of the provision of these services. Therefore, with the idea that each institution is best adapted to air space that must handle, this thesis proposes the creation of one ANSP for the FIR Spain Continental (peninsula and Balearic Islands) and the creation of another ANSP for the FIR Spain Canaries.

En Route (ANSP) - FIR Spain Continental

This institution would be in charge of the provision of en route air navigation service for the FIR Spain Continental (peninsula and Balearic Islands). This air space is relatively homogeneous in the entire FIR and very different from the air space of the FIR Spain Canaries because the FIR Spain Continental contains many airports and the maritime air space is relatively small in comparison with the FIR Canaries.

En Route (ANSP) - FIR Spain Canaries

This institution would be in charge of the provision of en route air navigation services in the FIR Spain Canaries. The air space of this FIR is characterized by few airports and a huge maritime air space.

8.3.4.2. Terminal Air Navigation Services Provider (ANSP)

Unlike the en route ANSP, the terminal ANSPs do not need to be integrated into two institutions because these services are very different to en route ones. Therefore, it is possible to structure this sector in a more flexible way, adapting it to the airport sector to allow more efficient services. These costs reductions improve the economic viability of the airport operators in the long term. Just as in the airport sector, this sector permits the entrance of specialized companies in training services, system maintenance, provision of air navigation services, etc. making cost reductions possible in these services. The main aim is to restructure the terminal air navigation services to adapt them to the operative needs of the airports. Just as in the case of the en route ANSP, detailing and defining this sector is out of the scope of this thesis.

8.4. A system to guarantee competition in the airport sector

8.4.1. Introduction of competition in the airport sector

To ensure competition between airports, a common cost base must be defined for the entire airport sector. This way the cost structure and cost evolution can be compared between airports. With the same structure of costs, the best practices used by airport operators will show better profit ratios. The definition of a new framework makes it possible to develop competition between airports. This competition, based on the same economic principles for all airport operators, is divided into four types (Forsyth and Gillen 2010, 121-123):

- Competition for local markets: airports located geographically near to others share the same urban regions or the same tourist zone. The passengers of these regions can choose the airport where they prefer to fly, although in time the airports will specialize in different markets. In Spain one of the most evident cases is in Tenerife Island. This island has two airports, Tenerife South/Reina Sofía and Tenerife North/Los Rodeos. These airports, which could compete between each other, have specialized in different kind of traffic. Tenerife South has specialized in international traffic, mainly tourist traffic, while Tenerife North has specialized in domestic traffic. In Spain, competition between airports is impossible because it would mean a fight between regional governments to keep their airport better placed than other regions.
- Competition for connection traffic: the main airports of each country usually compete with the main airports of other countries for long-range connection traffic. The other airports are not centres of international connections. For an airport to become a hub¹⁰⁸, the airport needs network airlines operating in its facilities to connect short- and medium-range destinations with long-range destinations. In Spain, only Madrid airport could be considered a hub. Barcelona airport would be a hub if a network airline were based in that airport.
- Competition for freight traffic: As with passenger traffic, air cargo traffic could be a reason for competition. Nevertheless, the distance between airports competing in this market is larger. Often the air cargo travels on trucks from one airport to another before being boarded. Freight traffic depends on the industrial capacity of the regions and international exports.
- Competition for destination: when a tour operator is considering offering new tourist destinations, the airport becomes a very important element of the value chain of that destination. Spanish tourist destinations have good facilities with competitive airport charges compared to other tourist destinations. Therefore airports help develop the tourism sector in the places where they are located.

¹⁰⁸ Hub: airport where the airlines mix traffic from short and medium range destinations with traffic from long range destinations, with the aim of improving their profits and reducing their costs.

As mentioned earlier, tourism is a very important activity for the Spanish economy. The arrival of tens of millions of tourists improves the economic activity of tourist regions in a direct way as the tourism sector grows, and in an indirect way thanks to the induced economic activity related to the tourism sector (Pellejero and Bote 1999). Additionally, tourism activities produce other beneficial aspects such as the entrance of foreign currency and a positive balance in the tourist balance of payments, which has historically helped to cover the financial necessities of Spain, as shown in points 5.2 and 6.1. Therefore, the airport model should be sensitive to the tourism sector because this sector is very important for the Spanish economy. The airport model should never be a negative element for the arrival of tourists.

8.4.2. Privatization of airports

The privatization of airports can be understood in several different ways because privatization can be for management, ownership, or various airport services. In addition, aeronautical authorities can choose between private companies or public-private companies (Forsyth 2004, 201). It means that when a government is considering privatizing its airports, it can choose between privatizing the use of the facilities, privatizing the company that manages the facilities, or privatizing the infrastructure. These three options are usually accompanied by measures for controlling prices such as price caps and for ensuring competition in the airport sector. Therefore, there are a lot of variables that have to be taken into account to ensure the public interests of each country. For example, the Australian government wanted to keep its airports in Australian hands, but it had no preference between public or private ownership.

Airport privatization began in the summer of 1987, when the British government privatized the public company BAA¹⁰⁹. This company was the owner and responsible for the main airports of the United Kingdom. Since then, the airports have been privatized little by little in accordance with different economic cycles (Doganis 1995, 25). The trend in the future will be the continuous privatization of airports, and, taking into account the economic situation in many countries that will not permit the building of new airport infrastructure, privatization is the way to finance new airport infrastructure outside of public budgets. It should be noted that private investors are usually more careful when making investments than the public sector.

The economic viability of an airport in the long term, independently of its corporate structure, is based on finding alternative incomes related to the airport's activities, to reduce or freeze its operating costs, and to upgrade and build only the infrastructure demanded by the users and the air traffic level. For example, in Spain the commercial activity of airports has been treated as a secondary activity when the potential income of the commercial activity is very big.

Recently, some airports have signed agreements with airlines to develop their businesses together and ensure incomes in the future, and at the same time increase their incomes in the present (Nichol 2007, 35). On the other hand, to ensure the economic viability of the airports, a difference must be observed between the

¹⁰⁹ BAA: British Airport Authority.

capital necessities for keeping the airport operative and the capital necessities for building new infrastructure, especially in the case of big airport expansions.

Airports are the physical place where the interchange between ground transportation and air transport is carried out. But an airport is much more than a group of facilities where air transport is carried out. The airports should be the place of commercial activity related to the users, clients and workers of the airport. The great number of people and activities in and around the airport should be used for increasing commercial revenues. The airport operator should consider the revenues of activities related to air transport that can be carried out inside its facilities and outside of them. It means that the airport operator must have a global vision of the aviation sector and look for all kinds of economic activities that permit increasing the incomes of commercial activities (Graham, Papatheodorou and Forsyth 2012, 203). For example, in Spain a car parking company competes directly with AENA's car parking business. Also, there are rental car companies with facilities outside the airport. These are two examples of how AENA has allowed other companies to make money through airport activity, and because of that, AENA's commercial revenues have decreased.

8.4.3. Economic regulation and supervision in Spanish airports

Both the International Civil Aviation Organization (ICAO 2013), and the European Commission (European Commission 2009) say specifically that the economic supervision of airports should be undertaken by an independent authority. The new Spanish model, based on the Document for Airport Regulation ¹¹⁰ (DORA), does not include this idea because AENA will create the DORA, and the aeronautical authorities (DGAC¹¹¹ and AESA¹¹²) will only check AENA's proposal. As in the UK, Spain must create a supervisory authority that will be in charge of the economic supervision of the main actors of air transport sector, as was said in point 8.1. In this way, the new supervisory authority will be in charge of ensuring the correct economic functioning of airport operators and airport service providers, as shown in figure 84.

Currently, there is an international framework of economic regulation related to the establishment of airport charges. The main documents applied in Europe are ICAO Doc 9562¹¹³ and the Directive 2009/12/EC¹¹⁴. In addition, there is also an international framework of economic regulation related to air navigation charges. The main document applied in Europe is Regulation EC 1794/2006¹¹⁵. Therefore, from a regulation point of view, Spain must enact little regulation. But it needs to create economic supervision procedures and processes, as well as creating and integrating the independent supervisory authority in the public sector. It means creating a new organization or creating a new Directorate General. And this organization must be made up by people with economic experience and with knowledge of air transport.

¹¹⁰ Royal Law-Decree 8/2014, July 4th. BOE nº 163, July 5th 2014.

¹¹¹ Directorate General for Civil Aviation.

¹¹² Air Safety and Security State Agency.

¹¹³ Third Edition 2013, ICAO.

¹¹⁴ Official Journal of the European Union, L 70/11, 14.03.2009.

¹¹⁵ Official Journal of the European Union, L 341/3, 7.12.2006.

This will avoid a block by the aeronautical engineer group over economic issues related to the supervisory authority.

Apart from conflicts between interest groups, it is essential to create a new Spanish regulation different from DORA, and that the new regulation develops Directive 2009/12/EC and also includes the main principles defined by ICAO. This thesis proposes the creation of a new framework of economic regulation for the airport sector. The framework of economic regulation will be detailed in the coming section.

FIGURE 84. STRUCTURE OF THE AIRPORT SUPERVISORY SECTOR

ELEMENTS	AIRPORT OPERATOR (AO)	AIRPORT SERVICE PROVIDER (ASP)
ECONOMIC	✓	✓
SAFETY	✓	✓
SECURITY	✓	✓
INFRASTRUCTURE	✓	✗
ENVIRONMENT	✓	✗
SLOTS	✓	✗

Source: Own elaboration.

8.4.4. Airport charges included in the economic regulation and supervision framework

The analysis made in point 7.3 and 7.4 has shown that the revenues come from only 4 airport charges: passenger, security, landing, and boarding bridge. These account for 98% of AENA's aeronautical revenues. At the same time, these revenues account for 65% of total revenues made by AENA in 2011. That is, the payment of these 4 airport charges ensures the economic viability of Spanish airports and the commercial revenues ensure the profitability levels of the airports. Therefore, a framework of economic regulation is proposed for the activities related to the 4 airport charges mentioned above, increasing the number of activities included in these charges and simplifying the application process, without forgetting to include the elements related to the terminal air navigation system.

The framework of economic regulation suggests a distinction between two types of revenue related to two kinds of airport charges. On one hand, it has defined the revenues called Regulated Airport Revenues (RARs), and on the other hand, it has defined the revenues called Commercial Revenues (CRs). This framework of economic regulation includes the economic and legal principles defined in Directive 2009/12/CE. The following will define the activities and the airport charges included in each type of revenue:

● **Regulated Airport Revenues (RARs):** it is understood that RARs represent all revenues obtained to recover the related costs for the provision of basic services necessary for carrying out air transport activity, understanding that these costs are the airport operator's operating costs. The recovery of these costs would be carried out by the application of three regulated airport charges (RACs): landing, aerodrome transit, and passenger. The following will detailed these airport charges.

○ **Landing charge:** it is understood that the payment of this airport charge includes the recovery of the costs related to the operation of aircraft, including both facilities and services, from landing to take-off, including one parking hour and the use of one boarding bridge for access to the terminal building.

○ **Aerodrome transit charge:** it is understood that the payment of this charge includes the recovery of the costs contained in the terminal air navigation services related to the operation of aircraft, both facilities and services, from landing to take-off, including the approach to the airport.

○ **Passenger EEA¹¹⁶ charge:** it is understood that the payment of this charge includes the recovery of the costs related to the processing of passengers, including both facilities and services, to or from airports located in the EEA, including the costs of security and of persons with reduced mobility.

○ **Passenger Non-EEA charge:** it is understood that the payment of this charge includes the recovery of the costs related to the processing of passengers, including both facilities and services, to or from airports located out of the EEA, including the costs of security and of persons with reduced mobility.

● **Commercial revenues (CRs):** it is understood that CRs include all revenues obtained for the rest of airport activities not included in the definition of RAR, but that are connected directly or indirectly with air transport activity.

These four charges represent the core business of airport activity because they include the minimum infrastructure and services necessary for safety and air transport security activity. Therefore, the remaining activities and their corresponding prices and/or charges are outside of the framework of economic regulation and its supervision. Although these activities may be considered non-essential, they are very important to the comfort of travelers that use the air transport. The goal is to ensure the economic viability of airports with air traffic above 4 to 5 million passengers per year and to help the other airports achieve economic viability in the long term. All revenues from the activities considered non-essential will be considered as commercial revenues, as shown in figure 85. The revenues of the essential (regulated) activities will be considered regulated airport revenues. Each airport operator will have the freedom to establish the prices of its own airport charges

¹¹⁶ EEA: European Economic Area. This area is composed by the European Union Members States and Iceland, Norway, Liechtenstein and Switzerland.

related to non-essential airport activities. In this way, the airport operator could adapt itself to clients' necessities and search for alternative business lines to maximize its revenues.

FIGURE 85. STRUCTURE OF REGULATED AIRPORT CHARGES



Source: Own elaboration.

It should be noted that capital costs (interest) are not included in the core business of airport activities. The financial capacity of the airport operators will be the factor that will define the financial policy and the financial costs. The reason for not including the capital costs in the framework for economic regulation is that the airport operator should capitalize itself in the long term so it has financial capacity when new infrastructure is needed. The airport operator will choose between using its own money or requesting a loan for building new facilities. It should be taken into account that the inflation rate is included indirectly in the economic regulation through the operating costs because it is understood that the inflation rate will be reflected in the prices that are part of the operating costs.

The framework for economic regulation proposes the following: A few airport charges (passenger, landing and aerodrome transit) will have their prices regulated. The revenues from these airport charges, in function with the forecasted air traffic, will produce a volume of revenue that will be equal to a range between 100% and 125% of the operating costs of each airport operator. The airport operator will always set the prices of its airport charges so that the revenues of these airport charges will allow the recovery of between 100% and 125% of the operating costs. The

framework of economic regulation allows the recovery of up to 25% more than the operating costs. In this way, it ensures the economic viability of airport operators in the long term because the airport charges cover operating costs whether air traffic rises in line with the forecast or not. The framework of economic regulation allows the airport operator to create a pro-cycle policy, which means that when the economic environment is positive the airport operator can increase airport charges, while when the economic situation is negative, the airport operator can decrease airport charges, so it can adapt the airport charge policy to the global economic situation. As shown in point 7.4, the policy of airport charges in Spain is anti-cyclical because when the aviation sector needs lower airport charges, charges increase.

Taking into account that the aim of the framework of economic regulation is to ensure the economic viability of airport operators in the long term, instead of using forecasts of air traffic to calculate regulated airport charges, establishing an annual average growth is proposed for the long term¹¹⁷. This annual average growth is established at 3%. This ratio ensures that the increase in air traffic in the long term does not damage the user's interest (airlines), but if the air traffic in the short term rises above 3%, the airport operators' interest will not be damaged either. It should be noted that the airport operator has an infrastructure stock that allows it to offer a maximum capacity in the long term. But if air traffic rises quicker than forecast, the airport operator will have to advance its investments and adapt its facilities to the new traffic levels, with the corresponding penalization for the airport operator.

The proposal suggests defining a framework of economic regulation that can be flexible and ensure the economic viability in the long term of the different airport operators mentioned in point 8.3, and that, additionally, permits airport operators to carry out their own airport charges policy within a clearly defined framework. It suggests transforming airport activity into an interesting activity from a point of view of private investors. Taking into account these principles, the independent supervisory authority in charge of ensuring the correct application of the framework of economic regulation should analyse the airport operators in function of the Index of Coverage for Regulated Airport Revenues in relation to operating costs (ICRAR-OC). Having arrived at this point, it is necessary underline that operating costs do not include capital costs because this cost is included in the financial costs. Financial costs have deliberately been excluded from this framework of economic regulation with the aim of reducing net debt in the airport sector and boosting the capitalization of airport operators and boosting airport operator capitalization, as will be detailed later.

The framework of economic regulation establishes that the economic viability of airport operators in long-term is ensured when the level of ICRAR-OC is between 100 and 125 points; that is, when the RARs of an airport operator recover between 100% and 125% of the operating costs, this operator will be economically viable in the long term. To ensure the economic viability of airport operators, the supervising authority will undertake an economic monitoring of the airport operators' economic results and will compare the economic results of the last economic year with the six previous years. In this way, it will obtain an ICRAR-OC level for each year and can compare the annual ICRAR-OC level with the average level of the previous years. In

¹¹⁷ The inflation rate is included indirectly in the model as part of the other costs that are included in the operating costs.

addition, it establishes that the average growth rate in long term passenger traffic will be 3%, with the aim to adapt the airport operator capacity in the long term to the passenger demand forecast in the long term. In this way, the framework of economic regulation permits the supervisory authority to make the corresponding adjustment, as detailed here:

● **ICRAR-OC above to 125 points:** that is, the RARs allow the airport operator to recover more than 125% of its operating costs (for each tax year). This situation is created when, in the short term, passenger traffic has increased very fast, or when the airport operator has an ICRAR-OC very close to 125 points and the passenger traffic has increased more than 3%. In this case, the supervisory authority will be in charge of the following functions:

- Not to allow the RACs to increase in the next tax year, although the airport operators can decrease the RACs if they want.
- When the 6-year average level of ICRAR-OC is above 125 points, the supervisory authority forces the airport operator to reduce its RACs in a quantity so that the RARs will decrease until the level of ICRAR-OC is established at less than 125 points.
- The difference between the real RARs and the RARs established in the ICRAR-OC 125 level will be kept inside the airport operator. The supervisory authority will not allow the airport operator to remove this money from the company. In this way, the airport operator is forced to recapitalize itself.

● **ICRAR-OC between 100 and 125 points:** that is, the RARs allow the airport operator to recover between 100% and 125% of the operating costs (for each tax year). This is the optimal situation for ensuring the economic viability of the airport operator in the long term. In this case, the supervisory authority will be in charge of the following functions:

- Allow airport operators to establish their RACs such that the ICRAR-OC is always placed between 100 and 125 points. It means that the airport operators can select their airport charge policy, provided that the 6-year average ICRAR-OC level falls between 100 and 125 points.
- If the 6-years average ICRAR-OC level is above 125 points, the airport operator cannot increase the RAC's and can only reduce its RACs.
- If the 6-year average ICRAR-OC level is below 100 points, the supervisory authority forces the airport operator to increase its RACs and to reduce its operating costs, as is detailed next.

● **ICRAR-OC between 75 and 100 points:** that is, the RARs allow the airport operator to recover between 75% and 100% of the operating costs (for each tax year). This situation occurs when, in the short term, the passenger traffic is rapidly reduced or when the airport operator has an ICRAR-OC very close to 100 points, and passenger traffic increases less than 3%. In this situation, as in the two situations mentioned above, the airport operator would end the tax year positively because the CRs would compensate for the lack of

RARs. In this case, the supervisory authority will be in charge of the following functions:

- If the 6-years average ICRAR-OC level is above 100 points, it will start a cost revision process by the airport operator and analyze the opportunity to establish an increase in the RACs balance the ICRAR-OC level.
- If the 6-years average ICRAR-OC level is between 75 and 100 points, it will force the airport operator to implement a cost reduction plan and establish an increase in the RACs with the aim of recovering a level of 100 points in the ICRAR-OC.
- If the 6-year average ICRAR-OC level is below 75 points, it will force the airport operator to implement a cost reduction plan, establish an increase in the RACs, and study the application of exceptional measures for keeping the ICRAR-OC above 75 points in the short term and for increasing it above 100 points in the medium term.
- **ICRAR-OC between 50 and 75 points:** that is, the RARs allow the airport operator to recover between 50% and 75% of its operating costs (for each tax year). This situation is typical of airport operators with a passenger volume of fewer than 5 million per year. In this situation, unlike the above cases, the airport operator would end the tax year in negative because the CRs would not compensate for the lack of RARs. In this case, the supervisory authority will be in charge of the following functions:
 - Force the airport operator to implement a cost reduction plan,
 - Analyze the application of an additional increase in the RACs, because very high RACs would have negative effects on air traffic demand.
 - Cooperate with the airport operator in the search for new business lines.
 - Coordinate with other Ministries to search for an alternative financing model for airport infrastructures because if the airport operator would not have to pay for its infrastructure, some airport operators could be viable in the long term. But somebody has to assume these costs.
- **ICRAR between 25 and 50 points:** that is, the RARs allow the airport operator recover between 25% and 50% of the operating costs (for each tax year). This situation is typical of airport operators with a passenger volume of fewer than 1 million per year. In this situation, the RARs would never recover the operating costs because the RACs would have to be so high that no airlines would operate in the airport. Therefore, this situation is not a cost recovery scenario as in the above cases. The framework of economic regulation has no application, but from the social and territorial cohesion point of view, the supervisory authority will be in charge of:

- Searching for alternative financing for both airport services and facilities. The low air traffic level does not allow the recovery of the operating cost through RACs.
- Coordinate with other Ministries for the necessity to keep the airport open, and whether the airport could be used for other activities unrelated to passenger transport.
- **ICRAR-OC between 0 and 25 points:** that is, the RARs allow the airport operator to recover between 0% and 25% of the operating costs (for each tax year). As in the above case, this situation occurs for airport operators with a passenger volume of fewer than 1 million per year. But this situation is different from the above one because from an economic point of view the airport operator is not viable. And the framework of economic regulation does not make sense. Therefore, the supervisory authority will be in charge of:
 - Searching for an entity that wants to keep the airport open and will assume all the costs of the airport operator.
 - Making a plan for an orderly closing of the airport operator.

TABLE 48. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. PROPOSAL 496, FIRST PHASE. 2009-14

AIRPORT OPERATOR	ICRAR-OC 2009	ICRAR-OC 2010	ICRAR-OC 2011	ICRAR-OC 2012	ICRAR-OC 2013	ICRAR-OC 2014	ICRAR-OC 2012-2014	ICRAR-OC 2009-2014
MADRID-BARAJAS	61,61%	66,69%	83,13%	93,28%	111,01%	117,16%	106,59%	87,98%
BARCELONA-EL PRAT	58,26%	54,77%	76,95%	102,30%	132,93%	151,99%	128,18%	95,83%
PALMA DE MALLORCA	87,68%	96,44%	104,32%	121,30%	152,89%	160,26%	143,61%	119,76%
MALAGA-COSTA DEL SOL	70,44%	54,90%	62,26%	62,60%	73,51%	80,77%	72,16%	67,49%
GRAN CANARIA	69,92%	75,54%	88,81%	92,56%	117,21%	132,55%	112,89%	95,85%
ALICANTE-ELCHE	95,29%	97,86%	76,53%	65,87%	95,80%	104,02%	87,18%	87,26%
TENERIFE SUR	67,50%	74,91%	90,29%	90,05%	124,40%	141,28%	116,33%	97,70%
IBIZA	62,71%	71,42%	79,32%	83,96%	109,92%	143,50%	109,48%	90,70%
VALENCIA	68,85%	77,46%	80,48%	66,34%	84,03%	86,42%	78,26%	76,92%
LANZAROTE	65,49%	71,01%	80,00%	71,85%	113,64%	135,50%	102,82%	87,75%
FUERTEVENTURA	53,62%	64,03%	68,65%	62,23%	75,50%	93,24%	75,98%	69,60%
ATLANTIC CAO	46,47%	46,19%	41,48%	35,19%	44,15%	45,98%	41,36%	42,82%
CANTABRIAN CAO	59,42%	61,73%	62,93%	62,70%	73,14%	80,12%	71,26%	66,30%
RIVER EBRO CAO	23,36%	23,79%	24,09%	18,27%	27,69%	25,67%	23,09%	23,42%
MEDITERRANEAN CAO	81,18%	82,08%	52,38%	52,45%	66,39%	58,19%	58,68%	65,15%
BETICO CAO	47,45%	47,77%	53,47%	50,64%	60,19%	64,62%	57,89%	53,49%
CANARY CAO	31,94%	32,19%	33,77%	30,74%	35,85%	36,63%	34,22%	33,47%
BALEARIC CAO	38,13%	43,91%	48,82%	48,99%	59,93%	67,56%	58,21%	50,85%
STRAIT CAO	10,17%	10,07%	10,18%	10,76%	12,52%	14,26%	12,37%	11,19%
CIVIL-MILITARY CAO	34,99%	29,38%	23,45%	22,81%	26,04%	26,87%	25,10%	26,98%
AIRPORTS CCT	5,83%	4,74%	5,44%	2,97%	3,59%	4,47%	3,62%	4,56%
TOTAL AENA	60,20%	61,50%	71,92%	78,06%	99,39%	108,42%	94,39%	79,64%

Source: Own elaboration from AENA's annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Table 48 shows the ICRAR-OC of the Spanish airports between 2009 and 2014, according to the first phase of Proposal 496 and the new framework for economic regulation. That table shows that all Spanish airport operators did not recover their operating costs during the hardest years of the economic crisis, that is between 2009 and 2012. After the large increase in airport charges in this period,

and once the air traffic began to grow again, only 8 airport operators recovered their operating costs in 2014. Taking into account the whole period, these 8 airport operators are the only ones that have recovered all their operating costs. Palma de Mallorca is the airport operator that has recorded the best economic evolution with the highest recorded ICRAR-OC between 2011 and 2014; this was due to the large growth in tourism in a region where most passengers are related to the tourist sector.

Directive 2009/12/EC allows the creation of a framework of economic regulation where commercial revenues can be taken into account, or not, at the time of establishing airport charges. The framework of the proposed economic regulation does not include commercial revenues at the time of establishing airport charges. The economic viability of Spanish airports should be ensured because aircraft operations allow the recovery of operating costs. Commercial revenues have the mission of making the airport sector attractive to private investors. The bigger the commercial revenues, the bigger the profit levels. Airports are economically viable if their passenger traffic through the payment of regulated airport charges allows them to recover operating costs. Commercial revenues depend on the capacity of the airport operator to make money through other activities related to the aviation sector. With this separation, airport profitability does not depend on the users nor on the passengers, it depends on the commercial capacity of the airport operators. Although Directive 2009/12/EC says that small airports do not have to be included in the application of the economic measures defined by that Directive, Proposal 496 includes all Spanish airports. The Directive defines as small airport those airports with fewer than 5 million passengers¹¹⁸ per year. The proposed framework of economic regulation considers it essential to include all the airport operators in its economic regulation.

Table 49 shows the different percentages of the recovery of the operating costs (ICRAR-OC) for each proposed airport operator, if the proposed framework of economic regulation were applied in phase one during 2014, 2012-2014 and 2009-2014. The main results of the above table will be detailed below.

Airport Operators with ICRAR-OC above to 125 points in 2014

The airport operators included in this group are Barcelona, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza and Lanzarote. These airports are in a very profitable situation, but the supervisory authority should ensure that these airport operators will not be at this level in the long term. Specifically, the supervisory authority should analyze whether a reduction of RARs in Palma de Mallorca could be necessary in the coming years because the ICRAR-OC average 2009-2014 is 119.78 points and ICRAR-OC average 2012-2014 is 143.81 points. That is, the trend in the ICRAR-OC could mean the application of an airport charge reduction in 2016 if the 6-years average ICRAR-OC in 2015 is above 125 points. For the remaining airport operators, the supervisory authority should propose reducing airport charges when the ICRAR-OC average 2009-2014 is above 125 points.

¹¹⁸ The Regulation EC 1794/2006, laying down a common charging scheme for air navigation services, en route and terminal air navigation services, establishes the application of said Regulation to airports with more than 50.000 commercial movements per year. The proposed framework of economic regulation suggests applying the same principles to all Spanish airports.

TABLE 49. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE PROPOSED FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. 2009-2014

AIRPORT OPERATOR	ICRAR-OC					
	0-25	25-50	50-75	75-100	100-125	+125
MADRID-BARAJAS				87,98%	106,59%	117,16%
BARCELONA-EL PRAT				95,83%		128,18%
PALMA DE MALLORCA						119,76%
MALAGA-COSTA DEL SOL			67,49%	72,16%	80,77%	
GRAN CANARIA					95,85%	
ALICANTE-ELCHE				87,18%	87,26%	104,02%
TENERIFE SUR					97,70%	
IBIZA					90,70%	
VALENCIA				76,92%	78,26%	86,42%
LANZAROTE					87,75%	
FUERTEVENTURA				69,60%	75,98%	93,24%
ATLANTIC CAO		41,36%	42,82%	45,98%		
A CORUÑA			44,07%	44,94%	51,96%	
SANTIAGO		45,44%	47,39%	49,70%		
VIGO		29,98%	32,75%	33,68%		
CANTABRIAN CAO				66,30%	71,26%	80,12%
BILBAO					85,64%	92,81%
SAN SEBASTIAN	20,96%	21,09%	23,04%			
SANTANDER			48,56%	48,60%	52,43%	
ASTURIAS				55,11%	55,65%	68,55%
RIVER EBRO CAO		23,09%	23,42%	25,67%		
VITORIA	11,10%	12,09%	15,35%			
ZARAGOZA		42,18%	44,31%	45,45%		
PAMPLONA	10,08%	10,68%	14,48%			
MEDITERRANEAN CAO				58,19%	58,68%	65,15%
REUS		38,33%	40,98%	42,23%		
GIRONA				68,83%	71,05%	80,12%
BETICO GAO				53,49%	57,89%	64,62%
SEVILLA					79,84%	90,40%
ALMERIA		30,27%	32,37%	36,11%		100,85%
GRANADA-JAÉN		35,14%	38,06%	38,29%		
JEREZ DE LA FRONTERA		29,95%	30,24%	33,63%		
CANARY CAO		33,47%	34,22%	36,63%		
TENERIFE NORTE				52,75%	53,20%	57,54%
LA GOMERA	2,48%	3,04%	3,95%			
LA PALMA	12,67%	13,22%	14,28%			
EL HIERRO	5,45%	6,52%	7,39%			
BALEARIC CAO				50,85%	58,21%	67,56%
MENORCA				50,85%	58,21%	67,56%
STRAIT CAO	11,19%	12,37%	14,26%			
MELILLA	13,35%	15,62%	18,82%			
CEUTA/HELIPUERTO	2,40%	3,15%	5,24%			
ALGECIRAS/HELIPUERTO	1,41%	1,96%	3,31%			
CIVIL-MILITARY CAO		25,10%	26,87%	26,98%		
VALLADOLID	17,92%	18,09%	22,15%			
SALAMANCA	4,57%	5,35%	7,51%			
ALBACETE	2,49%	3,19%	3,60%			
MURCIA-SAN JAVIER				58,58%	61,50%	61,75%
BADAJOS	8,51%	10,37%	11,26%			
LEON	3,49%	4,29%	6,44%			
AIRPORTS CCT	3,62%	4,47%	4,56%			
SON BONET	5,31%	7,83%	10,49%			
SABADELL	4,25%	4,50%	5,04%			
BURGOS	3,74%	3,95%	4,46%			
CORDOBA	2,93%	3,48%	3,66%			
LOGROÑO-AGONCILLO	2,59%	3,05%	3,09%			
MADRID-CUATRO VIENTOS	5,12%	6,36%	6,61%			
HUESCA-PIRINEOS	0,57%	0,86%	3,49%			
TOTAL AENA				79,64%	94,39%	108,42%

Source: Own elaboration from AENA's annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Airport Operators with ICRAR-OC between 100 and 125 points in 2014

This group includes Madrid and Alicante; these airport operators are in the optimal situation for ensuring their economic viability. Madrid has recorded better ICRAR-OC averages than Alicante; this means that Madrid is consolidated in the optimal region while Alicante has to consolidate in the coming years.

Airport Operators with ICRAR-OC between 75 and 100 points in 2014

The airport operators of Malaga, Valencia, Fuerteventura and the Cantabrian CAO make up this group. The first three will be audited by the supervisory authority with the aim of defining a cost reduction plan and analyzing the possibility for increasing airport charges of those airports. Both measures have the aim of ensuring the economic viability in the long term of all these airports. The case of the Cantabrian CAO is different because the airports that make up this airport operator have recorded very different ICRAR-OC levels: while Bilbao has recorded an ICRAR-OC of 111 points, Asturias recorded 58 points, Santander 48 points and San Sebastian 23 points. In this case, the implementation of the second phase will mean closing the airports with the worst ICRAR-OC, that is, closing San Sebastian and Santander.

Airport Operators with ICRAR-OC between 50 and 75 points in 2014

This group is made up by the Mediterranean CAO, the Betico CAO and the Balearic CAO. In this case, the supervisory authority should define a cost reduction plan and analyze the possibility for increasing airport charges in the Mediterranean CAO and the Balearic CAO with the aim of ensuring the future viability of these airport operators. Nevertheless, in the specific case of the Betico CAO, it is in the same situation as the Cantabrian CAO, including airports with very different ICRAR-OC levels. While Seville has recorded an ICRAR-OC of 100 points, Granada has recorded 38 points, Almeria 36 points and Jerez 33 points. In this case, the implementation of Proposal 496's second phase will mean closing the airports with the worst ICRAR-OC located outside of tourist regions, that is, closing Granada and Jerez.

Airport Operators with ICRAR-OC between 25 and 50 points in 2014

The airport operators included in this group are the Atlantic CAO, the River Ebro CAO, the Canary CAO and the Military CAO. These airport operators face a very difficult future from an economic point of view. Therefore, only the airports that maintain connectivity within the country should keep open, which would be the case for the Atlantic CAO and the Canary CAO. The rest of the airports should close or specialize in a specific business model. The supervisory authority will define the best business model: for example, in the case of the River Ebro CAO, it might specialize only in air cargo services. Finally, the Military CAO should close all its airports, including Murcia, because there is a new civil airport in this region that can assume the air traffic from this airport. Proposal 496's second phase defines the best option for maintaining aeronautical activity at airports with bad economic results.

Airport Operators with ICRAR-OC between 0 and 25 points in 2014

This group is made up by the Strait CAO and airports without commercial traffic in 2014. All the facilities of the Strait CAO should be kept open for connectivity

and strategic reasons; nevertheless the airports with very low levels of commercial traffic should be closed to commercial air transport.

TABLE 50. RECOVERY OF OPERATING COSTS THROUGH REGULATED AIRPORT CHARGES, ACCORDING TO THE FRAMEWORK OF ECONOMIC REGULATION. PROPOSAL 496, SECOND PHASE. 2009-14.

AIRPORT OPERATOR	ICRAR-OC 2009	ICRAR-OC 2010	ICRAR-OC 2011	ICRAR-OC 2012	ICRAR-OC 2013	ICRAR-OC 2014	ICRAR-OC 2012-2014	ICRAR-OC 2009-2014
MADRID-BARAJAS	61,61%	66,69%	83,13%	93,28%	111,01%	117,16%	106,59%	87,98%
BARCELONA-EL PRAT	58,26%	54,77%	76,95%	102,30%	132,93%	151,99%	128,18%	95,83%
PALMA DE MALLORCA	87,68%	96,44%	104,32%	121,30%	152,89%	160,26%	143,61%	119,76%
MALAGA-COSTA DEL SOL	70,44%	54,90%	62,26%	62,60%	73,51%	80,77%	72,16%	67,49%
GRAN CANARIA	69,92%	75,54%	88,81%	92,56%	117,21%	132,55%	112,89%	95,85%
ALICANTE-ELCHE	95,29%	97,86%	76,53%	65,87%	95,80%	104,02%	87,18%	87,26%
TENERIFE SUR	67,50%	74,91%	90,29%	90,05%	124,40%	141,28%	116,33%	97,70%
IBIZA	62,71%	71,42%	79,32%	83,96%	109,92%	143,50%	109,48%	90,70%
VALENCIA	68,85%	77,46%	80,48%	66,34%	84,03%	86,42%	78,26%	76,92%
LANZAROTE	65,49%	71,01%	80,00%	71,85%	113,64%	135,50%	102,82%	87,75%
FUERTEVENTURA	53,62%	64,03%	68,65%	62,23%	75,50%	93,24%	75,98%	69,60%
ATLANTIC CAO	45,65%	49,75%	53,99%	37,97%	50,67%	49,70%	45,44%	47,39%
CANTABRIAN CAO	67,98%	72,91%	72,54%	71,75%	82,76%	95,62%	82,37%	76,77%
RIVER EBRO CAO	23,70%	24,87%	27,66%	20,45%	34,00%	31,76%	27,34%	26,36%
MEDITERRANEAN CAO	81,18%	82,08%	52,38%	52,45%	66,39%	58,19%	58,68%	65,15%
BETICO CAO	54,08%	55,71%	66,44%	63,95%	76,30%	81,47%	73,19%	65,57%
CANARY CAO	31,94%	32,19%	33,77%	30,74%	35,85%	36,63%	34,22%	33,47%
BALEARIC CAO	38,13%	43,91%	48,82%	48,99%	59,93%	67,56%	58,21%	50,85%
STRAIT CAO	10,17%	10,07%	10,18%	10,76%	12,52%	14,26%	12,37%	11,19%
TOTAL AENA	62,79%	64,56%	76,28%	83,12%	105,14%	114,67%	100,10%	84,24%

Source: Own elaboration from AENA's annual profit-and-loss statement 2009-2014.

After the implementation of the second phase of Proposal 496, the economic viability of the airport sector will increase significantly. In the Atlantic COA, by closing A Coruña and dedicating Vigo only to air cargo services; the Cantabrian COA, closing Santander and San Sebastian; the River Ebro COA, closing Pamplona and dedicating Vitoria and Zaragoza only to air cargo services; and the Betico COA, closing Granada and Jerez, will increase their ICRAR-OC levels as shown in table 50. This table shows the ICRAR-OC of the Spanish airports between 2009 and 2014, according to the second phase of Proposal 496 and the new framework of economic regulation. To summarize, closing 20 airports will make the Spanish airport sector more efficient because the most unprofitable airports will be closed to commercial air transport and the open airports will manage the air traffic of those airports; and at the same time the aeronautical sector will have new facilities for developing aeronautical activities different from commercial air transport. The only airports that are not viable from an economic point of view that will remain open to commercial air transport will be the Canary CAO and the Strait CAO for connectivity purposes to ensure the welfare of these regions and for geopolitical reasons. Proposal 496 defines a new airport model that ensures the economic viability of airports and at the same time helps to develop tourism and industrial activity in Spain.

8.5. Planning of airport infrastructure

Transport activity supplies a great economic impact in each country, both for economic activity and for increasing the productive capacity. Nevertheless, the biggest impacts have an effect on the society where the transport activity is carried out (Quinet and Vickerman 2004, 34). The improvement of transport helps to more efficiently distribute the profits of the economic activity through smaller transport costs, greater economic growth and better economic organization. This aspect is perfectly applicable to air transport and its relationship with the tourism sector. The greater the number of airport infrastructures, the greater the tourism development. Nevertheless, airport infrastructures cannot be built in all regions because not all regions have tourist potential. In fact, the trend should move in the other direction. As has been demonstrated in the above points, there are several airports with a structural shortfall that will never achieve the necessary traffic level for economic viability. Therefore, the possibility of closing an airport to passenger activity in some cases should not be rejected; and in other cases, closing an airport definitely. The extension of terminal buildings or runways or the building of new airports will only be justified when the lack of airport capacity in already-built airports impede the development of the air traffic, provided that there are not existing infrastructures that could absorb that traffic. Therefore, airport operators should implement coordination with local governments to look for the integration of the airport in its urban environment.

The fiscal policies developed by the different governments, both regional and State, have also influenced the development of tourism and air transport. Taxes applied to tourist arrivals can affect airlines and airport charges related to the environment, and can also affect the tourism sector (Wheatcroft 1994, 81). The arrival of millions of tourist could become a new source of income for regional governments. Nevertheless, placing taxes on the tourism sector would result in a great negative impact in the development of tourism in the region, and if the region relies on tourists, that will have a negative impact in the whole region. Tourism authorities should promote competitive costs in their transportation, avoid additional taxes, and improve the international promotion of their regions.

The same negative effect mentioned above can be created if the increase in airport charges damages the economic activity of the airlines. The more expensive tariffs, the higher the operating costs for the airlines. Therefore, airport charges should be increased carefully, and passenger charges should be increased before airlines charges are increased. In this way, the operating costs of the airlines will be less affected by the increased airport charges, allowing the airlines to carry more passengers, which will ensure the economic viability of the airport in the long term. In the case of small airports, it is necessary to look for alternative solutions because their infrastructures will never recover their building costs via airport charges, as was shown in the above points.

Therefore, two different alternatives should be followed for financing infrastructures in function of each kind of airport operator. The large airport operators should plan their infrastructures in coordination with their stakeholders, as shown in figure 86, allowing both the public and private sector to take part in the planning process. It means that the governmental level should contribute with a long term

vision and define what would be the necessities sought for the airport in relation to its infrastructure requirements. At the same time, the private sector, airlines, and the remaining companies with interests in the airport activity should be able to include their specific necessities in plans for new facilities. In this sense, air traffic forecasts should be made in a coordinated way, taking into account the economic and tourism potential of each region and the business plans of the airlines for the future. The forecasts should show a balance between airport operator decisions (long term) with airline decisions (short term). Finally, for users, it means that airlines must give their approval for proposed new infrastructures, both for capacity and for design parameters, because they will have to pay the new costs related to the new infrastructure.

FIGURE 86. COORDINATED PLANNING OF INFRASTRUCTURES



Source: Own elaboration.

In the case of small airports, in which air traffic will never allow the recovery of operating costs via airport charges, alternative financing measures must be established. In the case of an upgrade, extension or new infrastructure building, the building costs should be paid by an institution different from the airport operator. It means that the airport operators would not have to pay for the new infrastructures and they only would have to provide the airport services. In this way, several airport operators that face a very complicated situation from an economic point of view, would be economically viable. This is the case of the airport operators for Balears and Canarias. The airport operator will define the operational requirements of the new infrastructure, but other institution/s will define the design parameters and the material quality. In this way, regional governments that consider it strategic to their regions to keep their airports open to commercial traffic can participate in the financing of the airport infrastructures.

Without a doubt, the main challenge that airport planning in Spain must face is that there is no State policy that sets the principles for infrastructure development. The reason for this situation is the lack of political agreements for defining the State policy in the key issues of education, health or transport, together with the regional and local problems related to the administrative structure of the country. Therefore, a change in the government could mean a change in the airport model. In this way, the coordination of the public sector is essential for planning an alternative use for the airports that would be closed. In this sense, the coordination with local institutions, like chambers of commerce, professional organizations, etc., would make the search for new activities for the airports easier. Obviously, these activities would be different from the aeronautical ones.

The new airport model defined in Proposal 496 together with the new procedure for planning the aeronautical infrastructures offers the possibility that regions without commercial airports can participate in the management of airports and in the decision-making process related to the planning of new facilities. It means that a region such as Guadalajara, for example, without an airport infrastructure, could be included in the management of the Madrid airport and could participate in the planning process of this airport because this region considers this airport very important for its connectivity and its economic development. The government of Guadalajara could be part of the company that manages the airport, buying shares in that company and becoming one of the shareholders of this airport operator. And in the future, when new airport infrastructure is needed, as a regional government it could participate in the planning of the new infrastructures. This means the government of Guadalajara would have a necessary mechanism for participating in the airport sector without the need of having its own airport in its region.

This is the main advantage of the new airport model from the political point of view, because Proposal 496 divides the airport sector into three different levels: management, ownership, and planning of infrastructures. At each level, the private sector and the public sector can participate, giving the best from each sector. The private sector provides efficiency in management while the public sector provides a long term vision protecting the welfare of each region. And at the same time, economic activity can increase due to the development of tourism and the industrial sector related to aviation activity, helping the economic development of Spain.

The new model and the new sector structure include the needs of the airlines and the other actors in the air transport because the new airport model opens the door to the entrance of new companies in the aviation sector. It means that airlines, for example, can participate in the management of airports or in the definition of new infrastructure, or in both if the airline considers it important to be involved in both procedures. The possibility that all institutions related directly or indirectly to air transport activity can participate in the airport sector, having a main role in the sector, would give Spanish airports a structural competitive advantage in comparison with other European airports.

Cuarta Parte. Conclusiones

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

9. Conclusions

9.1. Tourism, air transport and airports

Means of transportation act as generators of wealth because they encourage the economic growth in the regions where they operate, provided that demand exists to justify them. However, in situations where there is no demand, the new supply of transportation can activate demand that did not exist before its construction; that is, in addition to the links backward derived from its construction, transportation tends to create links forward to foster new economic activities (Hirschman 1958). As a public good, transportation is an element that favors economic development, both on a micro- and macroeconomic level. In fact, the transportation sector is fundamental to integrating markets and activating national and international commerce. Its evolution during the last thirty years has been so important that it no longer forms a part of the supply chain; that is, it is no longer just a link in the chain, instead the logistics associated with transportation now reduces and simplifies supply chains to the point that in many cases it has become their only element (Button 2010, 4). Another special characteristic of transportation is that it generates a great deal of public interest; that is, all the news related to means of transport has a great impact in the media, both at the social and economic level, with no importance to the kind of news is involved, whether it is the inauguration of new services or an accident. For that reason, quality as well as safety (technical and protection from illicit activities) in transportation services are very relevant aspects to public opinion.

Specifically, air transport is a motor of development because it encourages economic activity from the moment in which the construction of a new airport is approved. The necessary investments to make airport installations a reality provides a direct boost to economic activity, since the construction sector is favored by this investment in aeronautic infrastructure, in addition to generating an indirect boost with the construction of other associated infrastructures, such as highways and/or railroads, which connect the airport to its regional environment. Because of that, an airport is a source of economic development in its catchment area before it opens, but above all it generates wealth once it achieves aeronautic activity due to the creation of new jobs, which in turn leads to greater economic activity. Once the airport becomes operational, the activities of the airline companies and other airport activities directly create new jobs. In addition, air traffic will initiate new commercial activities, complementary to air transport and related to services like hotels, travel agencies, etc., which generate new indirect employment. For that reason, the airport becomes a multiplying factor in economic activity for the area in which it is constructed because it increases aggregate demand, helps in the creation of new jobs, and leads to greater economic activity (Vasigh, Tacker, and Fleming 2008, 123).

In this sense, the specialization of the airport operator may permit the development of new lines of business that increase the economic impact of airports in their regions. The largest airports, where thousands of workers and hundreds of

companies operate every day, can become airport cities, through the development of new services both for the workers and for the residents in the area of the airport (Doganis 1992). For its part, the airport must integrate itself into its urban environment to maximize the economic impact of its activity.

Furthermore, airports are the basis of the tourist sector in many regions. For that reason, whenever a transport policy is established to improve the interior mobility within a country and to permit the massive arrival of international tourists, it must be borne in mind the enormous complexity that this involves due to the interaction of different subsystems with each other and with other economic sectors. That is, some decisions carried out in one sector can profoundly affect others. In today's air transport, airplanes, airlines, airports, air navigation services, handling companies, governments, etc., constantly interact with each other. For that reason, technical and economic regulations affect all parts of the system, directly or indirectly. Nonetheless, each part attempts to achieve whatever is best for its own interests with less concern for the remaining parts, making it very difficult to establish a common economic regulation for all parts (Utrilla 2003, 77-78).

Another special characteristic of air transport is that all the elements included in its value chain have the same point in common: the airport. For this reason, which is being actualized here as part of Proposal 496, it would be essential to separate the airport operator (in charge of airport planning, infrastructure financing, and the proper provision of airport services), from the agent that provides airport services, which must be in charge of providing only those specific services, totally or in part, as has been detailed in chapter 8. Airport transport activities can be very profitable depending on the business model carried out, but part of that profit must compensate for the negative externalities derived from that activity. For that reason, not only the airport operator should receive those profits; its environment and its catchment area should also be compensated (Belotti 1975, 532).

In the present day, tourism is one of the main components of the demand for air transport, since it is the reason for which many people use this type of service. People fly because they are going on vacation and need to arrive in a relatively far-off destination quickly. Beyond all doubt, it is almost impossible to speak of tourism without thinking about its relationship with the aviation sector. No one can imagine a tourist destination without a nearby airport, since it is the principal entry point for foreign tourists in Spain. Nevertheless, it is essential to have a framework for economic development which assures that the construction of airports will be made in a reasonable manner and that the airports will be viable in the long term. The airports must be able to ensure sufficient capacity to meet future air traffic or, to put it another way, to have the economic capacity to carry out the necessary investments that will permit it to meet future demand.

Nevertheless, in the short term airports must be adapted to the needs of their catchment area, specifically airports located in tourist areas. In these kinds of areas, the development of the tourist sector is a key factor in overall economic development. If airport charges are very high, the airport can hinder the development of tourism in the area. For airline companies and tour operators, airport charges are an additional cost that, if it increases, may provoke operational changes toward cheaper airports, which will affect the original tourist destination. The framework for economic regulation must take into consideration all that and carry out special monitoring of the

development of operating costs and the percentage that the airport can recover by means of airport charges.

It must be emphasized that although historically the development of air transport, along with airports themselves, has been linked to the transportation of people and especially to the growth of tourism, an important part of the aviation sector is related to other uses. This means that airports which cannot achieve a minimal number of passengers, which are in areas with less potential for tourism, or which face competition from larger airports or alternative means of transportation, have different means for remaining open and contributing to the wealth of their regions. This is the case of airports dedicated exclusively to cargo traffic, airplane maintenance, aerial work, drone operations, training, etc.

Viewed generally, the European Union continues to favor free competition in air transport (Cranfield University 1997). The principle challenge for the European Union, however, is to face the environmental impact caused by the need to construct new infrastructures in the most saturated European airports. If air transport maintains its level of growth, some countries like United Kingdom or Germany might face a very difficult situation due to airport saturation. An example of the situation is taking place in London right now, where new airport capacity is needed but objections over noise annoyance are preventing the construction of a new runway at Heathrow Airport. British authorities are considering other possibilities such as constructing new runways at Gatwick or Stansted airports, or even constructing a new airport in the delta of the Thames River. But no option is neutral from an economic or environmental point of view.

9.2. Tourism, air transport and airports in Spain

In the decade of the 1950s, the first economic data about the development of tourism demonstrated its great potential for Spain. Because of that, the Government decided to bet on the sector to try to convert the country into one of Europe's principal tourist destinations (Bayón Mariné 1999, 98). During the 1960s, analyses showed that in fact tourism was becoming a source for economic development in Spain and, for that reason, the Government decided to construct new airports to permit the arrival of more international tourists (Ministry of Tourism, 1971). Beyond all doubt, the decision to build new airports stimulated tourism activities in many regions of Spain. However, once Spain had been consolidated as one of the main tourist powers, it was necessary to optimize investments and maximize profits.

Tourism has been important for the Spanish economy since its beginning, but this importance has not only continued up to the present day, the tourist sector has reinforced its position and become one of the principal economic sectors. Tourism accounts for almost 11% of Spain's GDP. Now, no one questions the importance of tourism for economic development, as occurred in the 1950s. On the contrary: everyone knows that tourism is a great driving force of wealth. Thanks to that change in thought, many Spanish regions have improved their tourist sectors with the

objective of increasing their income. This is where air transport plays a key role because it becomes the point of entry for new tourists. An example of this change took place in the Madrid region. Ten years ago the Government of Madrid decided to promote the tourist sector through international promotions based on the large number of transportation connections offered by the Madrid airport. The promotion campaigns in other countries increased the number of tourists that visited Madrid and boosted the regional economy. Thanks to this policy, Madrid received 5.1 million of tourists in 2015, following the data published by the Spanish Institute for Tourism Studies.

During the 1960s and 1970s, Spanish authorities were still very dedicated to developing highway transport because at that time the majority of tourists arrived in Spain by car. In those decades, ATESA and ENTURSA were created with the objective of increasing the number of vehicles for tourist use and aiding in the development of tourism (Pellejero 2000, 70). At the same time, airports increased their importance by securing the arrival of more tourists, but they did not become the principal tourist entry point. Airports were the principal entry points for tourists only in some destinations, specifically the Canary and Balearic Islands. For that reason, during those years airports began to be the center of new economic activities. With the passage of time, airports became the principal entry point for international tourism and, because of that, a fundamental element for tourism and growth.

The development of aviation during the 1960s, 1970s and 1980s was marked by the appearance of airlines dedicated to nonscheduled flights, commonly known as charter flights. Tourism grew in line with these airlines because at that time international air transport was highly regulated and there was a limit on the growth of scheduled flights to meet the flourishing tourist demand. Nevertheless, since the 1990s, the liberalization of air transport in Europe has allowed significant growth in regular air traffic, favoring a greater number of connections and the slow disappearance of charter companies or their transformation into low-cost airlines. This new format in the air business has meant a revolution for the tourist sector since its appearance generated lower prices for airline tickets and, therefore, favored the growth of tourism in Europe. Spain has been one of the destinations that benefitted the most from this transformation.

As has been detailed in chapters 3, 4 and 5, these two sectors engaged in a feedback loop because the growth in tourism also favored constant improvements in air transport, making airports key in the dynamism of economies like Spain's. For that reason, studies of this trend are essential when any change is made in an airport model or when modifications are proposed in the structure of the air transport sector. Before creating a new plan for this sector, Spanish authorities must carry out serious analyses of future aviation trends (new airplanes, new business models, etc.) as well as of other sectors connected to it (tourism, rail transport, etc.) to assure its economic viability. The tourist sector needs a very efficient airport sector to favor this activity in the long term.

According to information published by the Spanish Institute for Tourism Studies, Spain ranks third in the world in the number of international tourists (in 2014 almost 65 million tourists visited our country, and more than 68.1 million did it in 2015). Ahead of Spain are France and the United States and just behind it, in fourth place, is China. The air transport sector is one of the most important factors that

influence the development of tourism in Spain because 80% of the tourists who visit us arrive by airplane.

Air transport is also a very important factor for territorial connectivity and cohesion. In addition, Spain has two archipelagoes (Balearic and Canary) and two territories in northern Africa (Ceuta and Melilla), and once again air is the fastest means of transport to connect these regions with the rest of the country and to integrate them into international tourism. For all these reasons, the airports located in these areas are key even though many of them suffer serious economic problems.

In summary, this growth in tourism in countries like Spain, Greece, or Italy in the last 50 years has been characterized both by airport development and by an important specialization in their economies (Barciela 2011, 76). In Italy, Portugal, or Greece, for example, the model for airport management meets the needs of each State and has been changing over the years with the objective of improving the economic development of their regions. In Spain, between 2012 and 2014, the airport system changed from a public model to partial privatization, but it is still necessary to promote the strengths in the sector and correct its inefficiencies. For that reason no possibility must be discarded, including the option of closing airports or changing their uses to activities other than passenger transport but maintaining their connection with the aviation sector. In our opinion, this is the moment to industrialize airport activity in Spain.

The changes in recent years in Spain have hardly corrected the traditional airport model. The three principal differences are: (1) AENA Airports is now a public-private company (51% of the stock belongs to the Spanish Government) when previously it was a Directorate General of AENA (a 100% public business enterprise); (2) the rest of AENA (without including airport activity) has changed its name and is now called ENAIRE (100% publicly-owned entity) and is limited to providing services for air navigation; and (3) the Government published an economic regulation to control airport charges. Figure 87 summarizes the changes that took place in the airport management model, which are not sufficient to assure the future of Spanish airports and do not resolve the current problems in the airport sector (airports without traffic, sufficient long-term capacity, large debts, excess short-term capacity, financing problems, etc.). The airport model continues to be *de facto* a large monopoly.

FIGURE 87. CHANGES IN THE AIRPORT SECTOR IN SPAIN 2012-2014.



Source: Royal Decree-Law 13/2010, December 3rd.

It is worth repeating that air transport is vital for tourism, and because of that, the sector has become a strategic element in the Spanish economy. Such is its importance that Spain is the sixth¹¹⁹ country in the world and the third in Europe for passenger traffic with almost 200 million passengers recorded in 2014. The most important economic effect from airport activity is the creation of thousands of jobs. Spanish airports generate 440,000 positions:¹²⁰ 140,000 direct jobs and 300,000 indirect jobs. This means that the level of employment recorded in the Spanish airport sector is equivalent to 2% of the actively employed population.

Additionally, in a global environment, where very distant countries enjoy exceptional economic growth, Spanish authorities have instituted policies to increase the internationalization of the tourist sector, enhancing their presence in new global markets like China or Russia. This presence in the global tourism market has been achieved thanks to existing tourist installations in Spain, which have turned our country into a world-class tourist destination, and to the quality of our airport sector as well as the welfare state that Spain has consolidated over the last thirty years. All this has become a key factor for avoiding volatility in demand and promoting loyalty among international tourists. Tourism related to health and well-being is not subject to fluctuations in tourist prices, and this kind of tourist spends a long period of time in Spain and helps the tourist industry remain operational during the entire year. Spain's political and social stability has meant that some regions have become perfect for this type of tourist who seeks good weather and quality public services.

Among further considerations of the connections between tourism and air transport, it must be emphasized that tourist authorities should not commit the error of thinking that all regions and the entire tourist industry can adapt to the same type of tourism. Each region must specialize in offering the kind of tourism in which it has the greatest comparative advantages, at the same time combining that with the development of sustainable tourism and an improvement in the quality of its services. For that reason, each region needs a strategic plan that analyzes its tourist potential as well as whether its airport system is economically sustainable, with the goal of guaranteeing long-term development.

To finish this brief review of the relationship between tourism and airports, it should also be mentioned that, in addition to national branding, airports are also the principal point of entry for tourists in each region and autonomous community. Although the initial objective of tourism was to improve the image of the country abroad after its international isolation beginning at the end of World War II (Correyero y Cal 2008, 82), at the present time every region seeks to promote its image abroad to attract more international tourists and to improve its relative economic position (Fernández de Pinedo y Saez 2011). Because of that, to foster development both in the country as a whole as well as in its different regions and to increase the international presence for all of them, a new model must be established for the airport sector that assures a high level of competitiveness, something essential for the future of the tourist sector.

¹¹⁹ Spain is behind of United States, China, United Kingdom, Germany and Japan. Source: ACI, Annual Traffic Report 2014 and Eurostat, Air transport of the European Union in figures 2014.

¹²⁰ Source: Social and Corporate annual report of AENA.

9.3. Predictions for the future

Even if we ignore new concepts in formal design (new materials, etc.), we can affirm without fear of error that in the next 30 years aircraft will be very similar to the way they are now; that is, new airplanes will be improved versions of the current models. The airplanes will be lighter, bigger, quieter, and more efficient, but with essentially the same design principles developed during WWII: cylinders with two wings (O'Connell and Williams 2012, 314). But in the future, the possibility cannot be discarded that new tourist models may be developed associated with new means of transport. Space tourism, which no one could have imagined ten years ago, may become a reality in a relatively short period of time. The development of air transport and the development of tourism are connected globally because one sector feeds the other and vice versa. New tourist destinations in idyllic locations exist thanks to air transport connections. Tourism in Patagonia or Polynesia would not be possible without air connections. In this way, any market can become a potential market, and it does not matter if that market is in a distant location because if both locations are well connected by air, tourist development will be possible (Wallingre 2003). This binary arrangement will be very closely united in the future because the globalized economy promotes interconnections at the world level.

In the coming years, predictions for growth in the number of trips both for business and for pleasure are very positive. According to the Amadeus group, the number of travelers will increase more than 5% between 2013 and 2023. Prominent among the principal factors that affect this positive outlook are, on one hand, the economic development of countries like Brazil, Russia, India, China, Turkey, and Indonesia, which will drive the growth of every kind of travel, and, on the other hand, the economic recovery of Europe, where business travel is predicted to reach levels previous to the crisis in about 2018. Annual spending on travel will also show a great increase especially in Asian countries (Oxford Economics 2014).

Predictions made for 2013-2017 show that air traffic on a global level is increasing. The main international institutions, both for the airline company sector and for the airport sector, IATA¹²¹ and ACI¹²² respectively, coincide in their estimations. In its medium-term predictions made in January 2014, ACI estimates worldwide air passenger traffic will increase an average of 4.4% per year until 2017. In its predictions made in December 2013, IATA estimates an average annual worldwide growth of 5.4%. Table 51 shows IATA and ACI predictions for growth through 2017 by world regions. The larger growth in the Middle East and Africa should be advantageous for Spain thanks to its geographic location. Although these predictions were made two years ago, air traffic has increased in line with expectations. In the case of Spain, these predictions could vary as a function of the political-social situation in countries in northern Africa. If these countries recover their social peace and political stability, tourism for this region will grow again, and European tourists, who are currently coming to Spain, may be inclined to visit those cheaper and more exotic tourist destinations with a corresponding negative affect on the Spanish tourist sector.

¹²¹ IATA: International Air Transport Association. Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

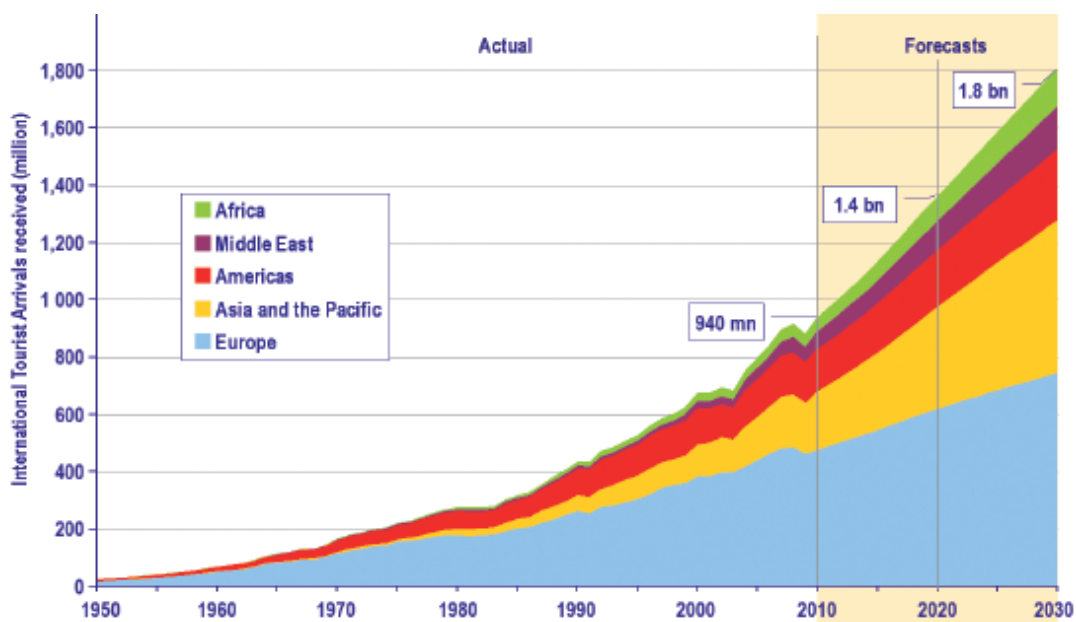
¹²² ACI: Airports Council International. Consejo Internacional de Aeropuertos.

TABLE 51. FORECAST OF PASSENGER TRAFFIC GROWTH AT WORLDWIDE LEVEL 2013-2017

ANNUAL AVERAGE VARIATION		
REGION	ACI	IATA
ASIA - PACIFIC	6,8%	5,7%
MIDDLE EAST	6,6%	6,3%
AFRICA	5,6%	5,3%
EUROPE	2,6%	3,9%
LATIN AMERICA	5,9%	4,5%
NORTH AMERICA	1,9%	2,5%
WORLDWIDE	4,4%	5,4%

Source: Own elaboration from the report IATA Airline Industry Forecast 2013-2017 (IATA 2013) and the report Medium Term Forecast 2013-2017 (ACI 2013).

FIGURE 88. TRENDS AND FORECAST OF TOURISM 1950-2030



Source: Tourism Highlights (OMT 2015).

Analyzing other long-term predictions, such as those made by the United Nations World Tourism Organization (UNWTO) through 2030, reveals that just like air transport, the number of tourists will also grow in the coming years. Figure 88 shows that the development of global tourism will be very positive in the long term, to the extent that, if the predictions are fulfilled, in coming years world tourism will grow at annual rates greater than rates registered until the present time. UNWTO predictions show that worldwide tourism will double its activity in the next 20 years. This growth is based on the idea that the most populated countries will achieve higher economic levels, and this will boost global tourism. In this context of growth, it will be important

to establish objectives to attract more tourists, especially tourists with greater acquisitive capacity. In countries like Spain, the growth rate will be less than the worldwide rate and, therefore, it will be more important to increase the profitability from tourism than to increase the number of tourists.

Thanks to tourism, air transport has become one of the principal economic sectors worldwide. According to data from the report by World Air Transport Statistics 2013 (WATS), carried out by IATA, the aviation sector provided employment to almost 58.1 million people, generating an economic impact of 2.4 trillion euros; that is, 3.4% of the worldwide GDP. This year airline companies carried 3,129 million passengers, 5.1% more than in the previous year, and transported 48 million tons of air cargo, 1.8% more, in almost 100,000 daily flights. “*Star Alliance*” continues to be the largest alliance of airline companies in the aviation sector with 26.6% of total traffic in 2013, followed by “*Sky Team*” with 20.1%, and “*One-world*” with 15.4%. It is predictable therefore that air transport will continue to be a great source of wealth generation and employment in the medium and long term.

9.4. Proposal 496

So that airports continue to be a key element in the development of Spanish tourism, and so that the airport sector can be more efficient and take advantage of its installations to propel the economy, this thesis proposes a new airport model. Proposal 496¹²³ has been formulated to highlight the need to modernize the management of the airport sector as a prerequisite to assure the economic viability of Spanish airports. It will encourage maximum economic development of the sector in its relationship with tourism along with the opening of new industrial activities related to air transport but different from passenger transport. In addition, Proposal 496 suggests a global solution for other problems related to the interaction of airports with their catchment areas, among them the excessive political influence on technical decisions related to airports.

The new airport model defined by Proposal 496 is based on five fundamental pillars: (1) separate the tactical level from the strategic level; (2) open the process of decision-making to other political levels (national, regional and local) including public entities located outside the catchment areas of the airports; (3) open the airport sector to the private sector; (4) establish a simple and efficient economic regulation for the airport sector; and (5) promote airport specialization. These aspects will be dealt with in greater detail below.

(1) Separate the tactical level from the strategic level

This is the most important concept included in Proposal 496 because this separation makes the other pillars of the new model possible. Separating the tactical level from the strategic level means separating short-term decision-making, related to the daily management of the airport sector, from medium/long-term decision-making,

¹²³ See Chapter 8 for the reasons behind the name “Proposal 496.”

related to the future of that sector. The entity responsible for the strategic level is the Airport Operator (AO). The AO is the institution responsible for the present and future airport infrastructure including its planning and financing. Formally, the AO is also responsible for the creation of the correct provision of all the airport services, from a technical and economic point of view. However, the entity responsible at the tactical level is the Airport Services Provider (ASP). The ASP is responsible for the provision of one, several, or all of the services necessary for the maintenance of the airport installations, airplane operations, processing of passengers and their luggage, as well as commercial activities developed by the airport. The ASP is hierarchically below the AO, but the ASP does not necessarily have to be functionally dependent on the AO. Thanks to the separation, the interests of the airport sector and political interests can coexist at the same time, so that daily activity of the sector will be compatible with airport planning coordinated at the business and political level. That is, in our proposal, Spanish airports will have the capacity to attract private investors to finance the sector, assuring the interests of the airline companies and maintaining the final word in the political arena in the case of airport expansion.

(2) Open the process of decision-making to other political levels (national, regional and local) including public entities located outside the catchment areas of the airports

One of the main reasons why Spanish politicians cannot come to agreement on issues involving airports is because it is impossible for local and regional governments to participate in their management. Proposal 496 would allow the participation of local and regional governments in the decision-making process related to the future of airports, including airport planning, both for airports located within their locality or region as well as for airports located outside of it. With that possibility, all levels of government can have representation in the process of decision-making that they consider important for the region, whether or not they are located in it. That means a municipality could participate in the process of the expansion of an airport situated both in its region and in any other region. Nonetheless, Proposal 496 does not recommend direct participation by local and regional governments on the tactical level because those political interests are wholly included at the strategic level. The management of the airport enterprise should be as businesslike and efficient as possible. In our opinion, the functional structure in Spain is very inflexible and prevents the achievement of a level of management efficiency similar to private enterprise.

(3) Open the airport sector to the private sector

Another big problem in the Spanish airport sector is that AENA Airports acts as a monopoly because this company manages more than 99.9% of Spanish air traffic. In addition, AENA is the only airport company in practically all of Spain's regions. The partial privatization carried out between 2012 and 2014 was the first step to move from a public monopoly to a private monopoly, which may be even worse. For this reason, Proposal 496 would divide AENA into 26 airport companies (airport operators) during the first phase of the implementation of the new model. With this decision the airport sector would open the door to private investors, including airline companies, both on the tactical level and the strategic level. In addition, this decision would open the airport sector to local and regional governments by giving them access at the strategic level. All this would break the

monopolistic structure, would permit a little competition between airports and, at the same time, would give consideration to the opinions of airline companies. It is important to remember that airline companies are the airport clients and the ones who pay for all the plans for airport expansion.

(4) Establish a simple and efficient economic regulation for the airport sector

To make Spanish airports more attractive to both national and international private investors, an efficient economic regulation is necessary that assures the economic viability of the sector. For this reason, Proposal 496 defines a new economic regulation and supervisory framework for the sector with many airport companies, with an independent supervision authority, and with a very clear structure of regulated charges, common for all Spanish airports. This economic regulation and this supervisory framework is based on the fact that only three airport charges provide 65% of the income generated by Spanish airports. For this reason, Proposal 496 would establish that only the landing charge, aerodrome transit charge, and passenger charge should be regulated by the Government through an independent supervisory authority. The remaining fees/prices related to airport activities could be freely set by an unregulated market. That is, airports could make agreements with airline companies, establishing discounts and/or other commercial policies, as long as they do not violate Spanish and European law.

To do that, Proposal 496 defines two kinds of income: on one hand, Regulated Airport Income (RAI), which would only include income generated by the three previously mentioned charges and, on the other hand, Commercial Income (CI) which would include income generated by the remaining airport activities. The independent supervisory authority would be in charge of assuring the correct application of the economic regulatory framework and must analyze the airport operators according to the Index of Coverage for Regulated Airport Revenues in relation to operating costs (ICRAR-OC). The ICRAR-OC would permit the classification of airports according to their economic state, comparing the index from the most recent fiscal year with the average of the six previous years to verify the evolution of the economic state of each airport operator. In accordance with both figures, the supervisory authority would act on airport charges to adjust their regulated values, increasing or lowering the charges according to the economic state of the airport. Thanks to the application of ICRAR-OC, airports could be classified into six groups, which would contribute to improving their management: (1) ICRAR-OC greater than 125 points, (2) ICRAR-OC between 100 and 125 points, (3) ICRAR-OC between 75 and 100 points, (4) ICRAR-OC between 50 and 75 points, (5) ICRAR-OC between 25 and 50 points, and (6) ICRAR-OC between 0 and 25 points.

The economic regulation included in Proposal 496 would permit the recovery of all operating costs by means of regulated charges, considering an airport to be economically viable when its ICRAR-OC reaches 100 or more points. In that way, only the airports included in groups (1) and (2) would have their viability assured. The airports included in groups (3) and (4) could be economically viable in the long term after implementing special economic policies. However, airports included in groups (5) and (6) would find it hard to be economically sustainable, and so these airports should be closed to passenger traffic and/or adapted to industrial activities. The supervisory authority would direct the improvement of the airport sector (groups 1 and 2), the search for financing for airports in need (groups 3 and 4), and the

adaptation to industrial uses for those airports that should be closed to passenger traffic (groups 5 and 6).

Finally, it must be noted that the cost of capital (interest) is not included in the core business of airport activities. The financial capacity of airport operators would be a key factor in defining financial policy and its costs. The reason for not including capital costs in the economic regulation framework is that airport operators should be capable of capitalizing themselves in the long term to finance new infrastructures when they are needed. The airport operator will decide whether to use its own money or to seek a loan to construct new installations. It must be borne in mind that the inflation rate would be included indirectly in the economic regulations through operating costs because it is understood that the rate of inflation would be reflected in the prices that form part of those costs.

(5) Promote airport specialization

Airports should specialize in the kind of business that is most profitable for each one, abandoning the general view that all airports can manage all kinds of airport business. In Spain, only three or four airports could be open to every kind of activity related to the aviation sector (business trips, pleasure trips, air cargo, heavy airplane maintenance, business aviation, international connections, etc.). The remaining Spanish airports should specialize in one or two lines of business, and no more. Proposal 496 would promote airport specialization as the only means to improve economic results and to minimize the number of airports closed to air traffic. Airport specialization would permit airports located very near to each other and that share the same catchment area to achieve a sufficient level of activity to permit their economic viability.

After the implementation of Proposal 496, instead of one operator, the Spanish airport sector would have 21 operators. Instead of having 54 airports open, it would have (a) 30 airports open to commercial traffic, (b) 3 exclusively dedicated to air cargo and (c) 21 closed to commercial traffic.

Carrying out Proposal 496 would require the execution of a series of structural changes related to the new airport model proposed for Spain. Several of the changes that the national Government would have to carry out once the airport sector is restructured are listed below. These changes must be carried out in a coordinated manner to assure that the measures included in Proposal 496 will be successful. Among the structural changes that must be made, the following are most important:

1. Bring the legal framework for other means of transportation up to date: such as the railroad or bus sector, with the objective of allowing the creation of mixed businesses to provide joint transportation services between two or more means of transportation. For example, the establishment of mixed companies would be permitted between an airport operator and railroad operator to construct and commercially exploit the use of transportation services that connect the city center with the airport. In this way, the railroad services would be adapted to the needs of the airport, and both sectors would profit. The same joint operations should be possible with other sectors such as buses, highways, etc.

2. Establishment of an airport restructuring fund: after the airport sector has been reorganized, if the Government decides to close airports that operate with a deficit or

to change their use to other activities besides passenger transport, the airports affected by this decision will need additional financing, other than from airport charges, to pay their debts and adapt their installations to new activities. This fund should come from the national budget and be financed through the improved receipts generated by the greater efficiency and profitability of the sector.

3. Eliminate public aid for airport charges: the framework of economic regulations is based on the recovery of operating costs. For that reason, regulated airport charges should never be reduced through public aid. In the case that some Government wishes to provide economic aid to an airport operator, the aid should come by means of financing for infrastructures.

4. Increase airport charges: the airport policy carried out by AENA, extensively detailed in chapter 7, means that regulated airport charges were lowered at many airports without following economic criteria. Due to this reduction, several airports have been economically harmed and need an increase in charges at least to the point of recovering the income received in 2009.

5. Creation of an airport operator on the air side for airports closed to passenger traffic: if the Government decides to change the use of airports with operating deficits toward activities other than passenger traffic, these airports will need an entity that assures the operation and maintenance of infrastructures situated on the air side from the point of view of airport operative safety. In this sense, the new commercial uses could be delegated to chambers of commerce, local entities, professional associations, etc.

9.5. Advantages of Proposal 496

Proposal 496 offers a series of advantages compared to the current model that will permit the airport sector to take a qualitative leap in its economic and social importance, since the proposed changes have as their objective the improvement of every sphere related to air transport and tourism, but under the principal of maximizing socio-economic benefits, which the current model lacks. Given the evidence laid out throughout this thesis, which could be summarized basically as (1) the importance that tourism has for the Spanish economy, (2) the close relationship between tourism and air travel and (3) the need to count on airport infrastructures that assure the long-term development of aviation and as a consequence tourism, we could conclude that the airport management model that Spain has now is not the best alternative to guarantee a prosperous development in both sectors.

To do that, Proposal 496 has defined a series of measures, such as the closing of airports, their industrial reconversion, their specialization, the dismantlement of AENA, a new economic regulation, the division of airport management into two levels, the entrance of regional and local governments along with private investors in the management of airports, etc., to permit the establishment of an economically sustainable airport sector that at the same time would support the

development both of air transport and tourism. In addition, this proposal would favor the optimization of many airport infrastructures after their reconversion into industrial activity centers related to air transport but separate from a dependence on passenger transport. Proposal 496, which is basically a call to attention about the needs of reforming the current model, is perhaps even more important considering the provisions previously mentioned for future development in aviation and tourism.

Advantages derived from separating the tactical level from the strategic level

Airports face a double problem as they manage their business. In the short term, airport activity must be attended to, and in the long term, the airport must be able to expand its capacity to meet the future demand for air transport. In addition, it must not be forgotten that airports are the place where air companies process their passengers, and for that reason, in the best way possible, they must meet the needs of the companies that operate in their installations, both in the short and long term. Separating the levels of tactical and strategic management would permit the creation of two new entities (Airport Operators, AO, and Airport Services Providers, ASP) exclusively dedicated to the development of the airport business on the short-term (ASP) and the long-term (AO).

In this way, on the tactical level of management, the ASP would be focused on decision-making relative to the daily development of the airport. It must be remembered that airline companies are the airports' clients and passengers are the airport installation users. The ASP would be centered on the search for the new needs of the airline companies at the same time that it would try to develop commercial and leisure spaces for the passengers that would increase expenditures at the airport. This close monitoring of the aviation sector would make it possible for the ASP to adapt rapidly to changes in the business models of the aviation sector, since the sector has changed a great deal in recent years: (1) the transformation of national flag carriers into network airlines; (2) the appearance of new business models, such as low-cost carriers, which now control the market; and (3) the disappearance of charter airlines (Benito 2008, 108.) This greater implication in the aviation sector would avoid disputes with air carriers in the definition of the airport's operation, at the same time as it would help lower the costs for those companies, making the airport more competitive.

Meanwhile, on the strategic level of management, the AO would be centered on the processes related to the planning and financing of airport infrastructures, along with the interconnection of the airport with its catchment area. Because of that, it would be possible for new airport infrastructures to be developed bearing in mind changes in air traffic, new projects in its catchment area, as well as changes in other means of transport that will help improve connections with the airport. This would avoid irregularities such as those that occurred with the large Spanish airports like Madrid, Barcelona, Alicante, or Malaga, where major expansions carried out during the past decade did not consider interaction with other means of transport such as high-speed trains, local trains, or subway/underground connections, which were also largely carried out at the same time.

Advantages obtained by opening the decision-making process to other political levels (national, regional and local) including public entities located outside the catchment areas of the airports

The close relationship between air transport and tourism, along with the importance of the tourist sector in the Spanish economy, means that a large number of actors are involved directly or indirectly in the development of those sectors since they have interests in the improvement of both sectors. Most of these actors affected directly by the development of tourism are private entities. Nonetheless, indirectly, many institutions and public entities have a relationship with the development of tourism on the national, regional and municipal level, so they should be able to participate in the administration of airport infrastructures. The great advantage offered by Proposal 496 is the creation of a sectorial structure that would permit all those political levels to participate in decision-making related to the airport sector, both for the airports in the region as well as for the remaining the airports that affect their economic development. In this manner, all the requisites and needs of each municipality and/or region would be integrated into the structure of the airport management. This situation, in addition to making airports even more influential elements for the development of tourism, would also mean greater integration in their catchment areas and the possibility of increasing economic activity. For that reason, Proposal 496 would allow the interests of airline companies to be met as well as integrating the interests of their catchment areas, fostering a more effective and efficient management. The integration of the airport with its catchment area would vary as a function of the kind of region in which it is located. That is, it would not be the same for an airport located in a tourist region as one located in a metropolitan region.

Advantages obtained by opening the airport sector to the private sector

The current model is an airport monopoly that does not permit the possibility of competition between airports. In addition, there is also no active labor market in the sector because the fact that only one airport business exists hinders the mobility of workers and impedes the existence of labor market competition. These factors burden the sector because they diminish efficiency and effectiveness by not being able to hire the best professionals. By establishing a sectorial structure with multiple enterprises, Proposal 496 would to some degree activate competition between them and would create a new labor market that would help improve management efficiency and effectiveness.

In this new proposed structure, the private sector would have the possibility of integrated participation. In the current model, the participation of the private sector is limited by not being the majority stockholder, so that its position is reduced to being a capital partner without the ability to completely manage a business – a business that, in addition, acts like a monopoly with its attendant problems. The proposed model offers the possibility that airports could be 100% private companies and would be managed like any other business, reducing the influence of government management.

The airport would have to be aligned with the strategic vision of its catchment area and ought to be able to satisfy its needs and demands efficiently. To do that, if for example the airport is the basis for the tourist development in a region, its installations and services should also be aligned with its promotion. To construct a

spectacular airport designed by famous international architects with the capacity for much greater traffic than that which could be expected, etc., only manages to increase operating costs and make the airport less attractive for airline companies and tour operators, which may cease to use the airport. Another advantage of the new proposal is, precisely, that optimized management and improvement in economic efficiency would make it harder to carry out disproportional investments that result in increased costs which are not justifiable from either an operational or an economic point of view.

Since the majority of international tourists enter Spain through its airports, many politicians have tried to attract tourists to their regions using public funds to finance international promotional campaigns. This has created a large distortion in the aviation market and has hindered the proper planning of airport infrastructures. The development of airports should not depend on public money or on political decisions to attract more tourists. Proposal 496 would avoid this kind of situation since the private sector would actively seek a more efficient management while the public sector would have the possibility of incorporating its interests into airport management.

Advantages derived from the establishment of simple and efficient economic regulation for the airport sector

The current model includes economic regulations too cumbersome to regulate some airport charges, with complex formulas but, above all, with confusing concepts and methodologies that make it hard to easily calculate the yields of those charges. The current model is so complicated, especially due to its scanty conceptual definition, that during recent months it has been the cause for conflict between AENA and CNMC,¹²⁴ which each interpret the rule differently. For this reason, the income and yields of those charges did not coincide; finally, after several administrative complaints, the Government had to mediate the issue and obliged AENA to accept the CNMC criteria. Proposal 496 proposes a simple and efficient economic regulation framework that would assure the economic viability of airport operators, allow airport activity to be profitable, create a framework so that private capital can be invested in the airport sector, and aid in the creation of more employment. In addition, tax revenues would increase as a result of the increase in economic activity developed by the airport sector. Proposal 496 also defines a range of cost recovery that would assure an equilibrium between long-term economic viability and responsible short-term development.

Another advantage provided by the economic regulation framework included in Proposal 496 is that, through it, different airport operators, provided that they start from a favorable economic situation and despite the existence of a series of regulated charges, could establish their own tariff and rate policy, raising and lowering airport charges according to their commercial policy and their capacity to generate additional income with activities parallel to passenger transport. In this way, while the current model impedes the most minimal competition between airports, Proposal 496 would permit a framework for competition between airport operators that would result in greater levels of activity and profit, improving the efficiency of the entire sector in Spain.

¹²⁴ CNMC: Comisión Nacional de Mercados y Competencia, National Markets and Competition Board.

Advantages derived by promoting airport specialization

Not all airports have to be inexorably dedicated to passenger transport. Air transport is also related to industrial activity, not just the tourist sector. There are some sectors of the air transport industry that need an airport to carry out their activities, such as airplane maintenance companies, airplane manufacture, air cargo, aerial work, etc. (Martínez Cabeza 2005, 154). Proposal 496 would establish appropriate regulations to encourage the exploitation of new airport businesses. Due to the regulation and sectorial structure included in the proposal, the airport sector could become a source of wealth thanks to the industrial activities related to air transport. To do that, Governments (national and regional) should pay attention to the development of new projects related to industrial activity involved in air transport, especially in airports located in catchment areas with few tourist attractions, that is, with no tourist potential based on the model of sunshine and beaches.

As there are many activities that can be alternatives to passenger transport, Proposal 496 would encourage an airport operator with little passenger traffic to close that part of the business but keep the airport open thanks to other models and sources of income. For example, land located around the airport or very close to it could be included in the business plans by airport operators as a new source of income with which to improve their economic results. Thanks to that boost, industrial zones could be developed within airport lands. Proposal 496 suggests the restructuring of the Spanish airport sector through two phases that would permit, first, identifying the airports with the best location to exploit businesses related to passenger traffic, and second, the reconversion of airports into other, different lines of business. The big advantage of airport specialization is that it would avoid closing airport installations because when a selective specialization of airports is carried out, those airports which are currently unprofitable would become profitable.

To summarize, this thesis has tried to carry out a general, long-term reflection on the co-evolution of tourism and the air transport sector, with a special emphasis on the latter, to try to demonstrate its problems, how they came to be, what impact they have had on the tourist sector and the general economy, and, finally, how we can face them in key moments for the future of the country and the business models, both for tourism and for aviation. My 15 years of experience in the Spanish air transport sector have given me a global vision of the sector and helped me understand the great many implications that the sector has on the remaining economic agents. This exercise has not attempted to serve as a lecture but instead to stimulate critical thought based on a systematic study of empirical evidence that emerges from an economic and historical analysis of both sectors. We are very aware that actually applying the proposed airport model would require carrying out a series of more detailed analyses using econometric models and more advanced statistical methods. For that reason, this proposal has tried to investigate, compile, describe, and analyze, so it may propose concrete actions in economic policy of the sort that are often ignored in theoretical or applied doctoral studies. And because of that, every type of criticism will be welcome and will contribute to a wider debate.

Madrid, March 8, 2016

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

10. Conclusiones

10.1. Turismo, transporte aéreo y aeropuertos

Los medios de transporte actúan como generadores de riqueza porque ayudan al crecimiento económico de las regiones en los que operan, siempre que exista demanda que justifique la necesidad de los mismos. Aunque en los casos donde aún no haya demanda, la nueva oferta de transporte puede activar demandas que no existían antes de construirlo, es decir, que, además de enlaces hacia atrás derivados de su construcción, los transportes tienen encadenamientos hacia adelante al potenciar nuevas actividades económicas (Hirschman 1958). Como son un bien público, los transportes son elementos que favorecen el desarrollo económico, tanto a nivel micro como a nivel macroeconómico. De hecho, el sector del transporte es fundamental para integrar los mercados y activar el comercio nacional e internacional. Su evolución durante los últimos 30 años ha sido tan importante que ha dejado de formar parte de la cadena de suministros, es decir, ya no son un eslabón más sino que ahora la logística asociada a los transportes ha supuesto la reducción y simplificación de las cadenas de suministros hasta el punto, en muchos casos, de ser el único elemento de las mismas (Button 2010, 4). Otra característica especial de los transportes es que tienen un gran interés público, es decir, todas las noticias relacionadas con los medios de transporte tienen un gran impacto mediático, tanto a nivel social como a nivel económico, sin importar de qué tipo de noticia se trate, ya sea la inauguración de un nuevo servicio o de un accidente. Por tanto, la calidad así como la seguridad (técnica y frente a actos ilícitos) en los servicios de transporte son aspectos muy relevantes para la opinión pública.

En concreto, el transporte aéreo es un motor de desarrollo porque incentiva la actividad económica desde el momento en el que se aprueba la construcción de un aeropuerto. Las inversiones necesarias para hacer realidad las instalaciones aeroportuarias suponen un impulso directo de la actividad económica, puesto que el sector de la construcción se ve favorecido por esa inversión en infraestructura aeronáutica, generándose, además, un impulso indirecto con la construcción de otras infraestructuras asociadas, como son autopistas y/o ferrocarriles, que conectan al aeropuerto con su entorno regional. Gracias a esto, un aeropuerto es fuente de desarrollo económico en su área de influencia antes de estar abierto, pero sobre todo genera riqueza una vez que tiene actividad aeronáutica gracias a la creación de nuevos puestos de trabajo, que a su vez inducen mayor actividad económica. Tras la entrada en servicio del aeropuerto, la actividad de las compañías aéreas y del resto de actividades aeroportuarias supone la creación directa de nuevos puestos de trabajo. Adicionalmente, el tráfico aéreo va a suponer el inicio de nuevas actividades comerciales, complementarias al transporte aéreo y relacionadas con servicios como hoteles, agencias de viaje, etc., que generarán nuevos empleos indirectos. Por tanto, el aeropuerto se convierte en un agente multiplicador de la actividad económica para la zona donde se construye porque incrementa la demanda agregada, ayuda a la

creación de nuevos puestos de trabajo e induce más actividad económica (Vasigh, Tacker, y Fleming 2008, 123).

En este sentido, la especialización del operador aeroportuario puede permitir el desarrollo de nuevas líneas de negocio que incrementen el impacto económico de los aeropuertos en sus regiones. Los grandes aeropuertos, donde miles de trabajadores y cientos de compañías operan cada día, pueden convertirse en ciudades aeroportuarias, a través del desarrollo de nuevos servicios tanto para los trabajadores como para los residentes en el entorno del aeropuerto (Doganis 1992). A su vez, el aeropuerto debe integrarse en su entorno urbano, para maximizar el impacto económico de su actividad.

Los aeropuertos, además, son la base del sector turístico de muchas regiones. Por tanto, en el momento de establecer una política de transportes que mejore la movilidad interior de un país y que permita la llegada masiva de turistas internacionales, será necesario tener en cuenta la enorme complejidad que ello conlleva, derivada de la interacción de diferentes subsistemas entre sí y con otros sectores económicos. Es decir, algunas decisiones llevadas a cabo en un sector pueden afectar profundamente a otros. En el transporte aéreo actual, aeronaves, aerolíneas, aeropuertos, servicios de navegación aérea, empresas de *handling*, Gobiernos, etc. interactúan constantemente entre ellos. Por tanto, la regulación técnica y económica afecta a todos los miembros del sistema, directa o indirectamente. Sin embargo, cada parte intenta conseguir lo mejor para sus intereses preocupándose menos por el resto de integrantes, haciendo muy difícil establecer una regulación económica común para todos (Utrilla 2003, 77–78).

Otra característica especial del transporte aéreo es que todos los elementos incluidos en su cadena de valor tienen el mismo punto en común: el aeropuerto. Por esta razón, como se ha incluido en la Propuesta 496 que realizamos en este trabajo, sería esencial separar al operador aeroportuario (a cargo de la planificación aeroportuaria, de la financiación de infraestructuras y de la correcta provisión de servicios aeroportuarios), del agente proveedor de los servicios aeroportuarios, quién debe quedar a cargo sólo de dicha provisión, total o parcialmente, como se ha detallado en el capítulo 8. Las actividades del transporte aéreo pueden ser muy rentables, en función del modelo de negocio desarrollado, pero parte de esos beneficios deben compensar las externalidades negativas derivadas de dicha actividad. Por tanto, no solo el operador aeroportuario tiene que recibir esos beneficios, el entorno y la zona de influencia también tienen que ser recompensados (Belotti 1975, 532).

En la actualidad, el turismo es uno de los principales componentes de la demanda de transporte aéreo, ya que es la razón por la que mucha gente utiliza este tipo de servicios. La gente vuela porque se va de vacaciones y necesita llegar a un destino relativamente lejano de una manera rápida. Sin ninguna duda, es casi imposible hablar de turismo sin pensar en las relaciones con el sector de la aviación. Nadie se puede imaginar un destino turístico sin un aeropuerto cerca, ya que son la principal puerta de entrada de los turistas extranjeros en España. No obstante, es imprescindible un marco de regulación económica que asegure que la construcción de aeropuertos se produce de manera razonable y de que éstos serán viables a largo plazo. Los aeropuertos tienen que ser capaces de asegurarse capacidad suficiente para atender el tráfico aéreo futuro o, lo que es igual, tener capacidad

económica para realizar las inversiones necesarias que permitan atender la demanda futura. Sin embargo, a corto plazo los aeropuertos tienen que estar adaptados a las necesidades de su área de influencia, específicamente los aeropuertos localizados en regiones turísticas. En este tipo de regiones, la evolución del sector turístico es un factor clave para el desarrollo económico. Si las tasas aeroportuarias son muy altas, el aeropuerto puede dañar la evolución del turismo en la región. Para las compañías aéreas y tour-operadores las tasas aeroportuarias son un coste más que, si se encarece, puede provocar cambios operativos hacia aeropuertos más baratos, lo que afectará al destino turístico original. El marco de regulación económica tiene que tener en cuenta todo ello y realizar un especial control en la evolución de los costes operativos y del porcentaje que el aeropuerto puede recuperar a través de las tasas aeroportuarias.

Hay que remarcar que aunque históricamente el desarrollo del transporte aéreo, así como el de los aeropuertos, ha estado vinculado al transporte de personas y en especial al crecimiento del turismo, una parte importante del sector de la aviación está relacionado con otros usos. Esto supone que los aeropuertos que no alcanzan un nivel mínimo de pasajeros, que están en regiones con menor potencial turístico o que tienen competencia de aeropuertos más grandes y de medios de transporte alternativos, tienen vías distintas para seguir abiertos y aportar riqueza a su región. Es el caso de aeropuertos dedicados únicamente al tráfico de carga, o al mantenimiento de aeronaves, o a trabajos aéreos, o a la operación de drones, o a formación, etc. Desde un punto de vista general, la Unión Europea continúa favoreciendo la libre competencia en el transporte aéreo (Cranfield University 1997). El principal reto para la Unión Europea, no obstante, es hacer frente al impacto medioambiental originado por la necesidad de construir nuevas infraestructuras en los aeropuertos europeos más saturados. Si el transporte aéreo mantiene su nivel de crecimiento, algunos países como el Reino Unido o Alemania podrían tener que hacer frente a una situación muy complicada de saturación de sus aeropuertos. Un ejemplo de esta situación se está dando en Londres actualmente, donde se necesita nueva capacidad aeroportuaria pero las molestias de ruido impiden construir una nueva pista de aterrizaje en el aeropuerto de Heathrow. Las autoridades británicas están barajando otras posibilidades como construir nuevas pistas de aterrizaje en los aeropuertos de Gatwick o Stansted, o incluso construir un nuevo aeropuerto en el delta del río Támesis. Pero ninguna opción es neutral desde un punto de vista económico o medioambiental.

10.2. Turismo, transporte aéreo y aeropuertos en España

En la década de 1950, los primeros datos económicos sobre la evolución del turismo mostraban el gran potencial que podía tener en España. Por ello, el Gobierno decidió apostar por este sector para intentar convertir al país en uno de los principales destinos turísticos de Europa (Bayón Mariné 1999, 98). En los años 60, los análisis mostraban que el turismo, efectivamente, se estaba convirtiendo en un motor de desarrollo económico para España y, por tanto, el Gobierno decidió construir nuevos aeropuertos para permitir la llegada de más turistas internacionales

(Ministerio de Turismo 1971). Sin duda, la decisión de construir nuevos aeropuertos activó la actividad turística en muchas regiones españolas. Sin embargo, una vez que España se ha consolidado como una de las principales potencias turísticas, se hace necesario optimizar las inversiones y maximizar los beneficios.

El turismo ha sido importante para la economía española desde sus inicios pero esta importancia no sólo se ha mantenido hasta la actualidad, sino que el sector turístico ha reforzado su posición hasta convertirse en uno de los principales sectores económicos. El turismo supone casi el 11% del PIB de España. Ahora, nadie cuestiona la importancia del turismo para el desarrollo económico, tal y como sucedía en los años 50. Al contrario, todo el mundo sabe que el turismo es un gran motor de riqueza. Gracias a este cambio en la forma de pensar, muchas regiones españolas han mejorado su sector turístico con el objetivo de aumentar sus ingresos. En este punto es donde el transporte aéreo juega un papel clave porque se convierte en la puerta de entrada de los nuevos turistas. Un ejemplo de este cambio fue realizado en la región de Madrid. Hace diez años el Gobierno de Madrid decidió impulsar el sector turístico a través de planes de promoción internacional basados en el gran número de conexiones ofrecidas desde el aeropuerto de Madrid. Las acciones de promoción exterior incrementaron el número de turistas que visitan Madrid impulsando la economía de la región. Gracias a esta política, Madrid recibió 5,1 millones de turistas en 2015.

Durante las décadas de 1960 y 1970, las autoridades españolas estuvieron todavía muy dedicadas a desarrollar el transporte por carretera porque en esa época la mayoría de los turistas llegaban a España en coche. En esas décadas, se fundaron ATESA y ENTURSA con el objetivo de incrementar el número de vehículos para uso turístico y ayudar al desarrollo del turismo (Pellejero 2000, 70). A la vez, los aeropuertos fueron incrementando su importancia registrando la entrada de más turistas, pero sin llegar a ser la entrada principal para los mismos. Los aeropuertos fueron la principal entrada de turistas para algunos destinos, específicamente en las islas Canarias y Baleares. Es, por tanto, en estos años cuando los aeropuertos comienzan a ser el centro de nuevas actividades económicas. Con el paso del tiempo, los aeropuertos se han convertido en la entrada principal del turismo internacional y, por ello, en una pieza fundamental para el turismo y el crecimiento.

El desarrollo de la aviación en las décadas de 1960, 1970 y 1980 estuvo marcado por la aparición de compañías aéreas que se dedicaban a operar vuelos no regulares, comúnmente conocidos como vuelos chárter. El turismo crecía a la par que estas compañías aéreas, ya que en este periodo el transporte aéreo internacional estaba muy regulado y existía una limitación al crecimiento de los vuelos regulares para atender la floreciente demanda turística. Sin embargo, desde la década de 1990 la liberalización del transporte aéreo en Europa ha permitido un gran crecimiento del tráfico regular que ha favorecido un mayor número de conexiones y la paulatina desaparición de las compañías chárter o su transformación en compañías de bajo coste. Este nuevo formato de negocio aéreo ha supuesto una revolución para el sector turístico puesto que su aparición generó una bajada en los precios de los billetes de avión y, por tanto, favoreció el crecimiento del turismo en Europa. España ha sido uno de los destinos más beneficiados con esta transformación.

Como se ha detallado en los capítulos 3, 4 y 5, los dos sectores se retroalimentaron mutuamente, pues dicho crecimiento del turismo ha favorecido también las constantes mejoras del transporte aéreo haciendo de los aeropuertos puntos clave en la dinamización de economías como la española. Por esta razón, los estudios de tendencia se hacen imprescindibles a la hora de acometer cualquier cambio en el modelo aeroportuario o cuando se propongan modificaciones en la estructura del sector del transporte aéreo. Antes de establecer un nuevo plan para este sector las autoridades españolas deben realizar análisis serios de tendencias a futuro de la aviación (nuevas aeronaves, nuevos modelos de negocio, etc.), así como de otros sectores ligados a él (turístico, transporte ferroviario, etc.) para asegurar su viabilidad económica. El sector turístico necesita un sector aeroportuario muy eficiente que favorezca esta actividad a largo plazo.

De acuerdo con la información publicada por el Instituto de Estudios Turísticos del Ministerio de Economía, España es el tercer país del mundo por número de turistas internacionales recibidos (en 2014 visitaron nuestro país casi 65 millones de turistas y en 2015 lo hicieron más de 68,1 millones). Por delante de España se sitúan Francia y Estados Unidos y justo detrás, en cuarta posición, China. El sector del transporte aéreo es uno de los factores más importantes que influyen en el desarrollo del turismo en España porque el 80% de los turistas que nos visitan llegan por avión.

El transporte aéreo también es un factor muy importante para la conectividad y la cohesión territorial. Además, España tiene dos archipiélagos (Baleares y Canarias) y dos territorios en el norte de África (Ceuta y Melilla), siendo el avión, otra vez, el medio de transporte más rápido para conectar estas regiones con el resto del país y para integrarlas en el turismo internacional. Por todas estas razones, los aeropuertos situados en estos territorios son clave a pesar de que muchos de ellos puedan tener graves problemas económicos.

En suma, el mencionado crecimiento del turismo en países como España, Grecia o Italia en los últimos 50 años ha caracterizado tanto el desarrollo aeroportuario como una importante especialización de sus economías (Barciela 2011, 76). En Italia, Portugal o Grecia, por ejemplo, el modelo de gestión aeroportuaria cubre las necesidades de cada Estado y ha ido cambiando con los años con el objetivo de mejorar el desarrollo económico de sus regiones. En España, entre 2012 y 2014, el sistema aeroportuario ha cambiado de un modelo público a uno parcialmente privatizado, pero es necesario aún potenciar las fortalezas del sector y corregir sus ineficiencias. Por esta razón no se debe descartar ninguna posibilidad, incluyendo la opción de cerrar aeropuertos o cambiar el uso de los mismos a otras actividades diferentes del transporte de pasajeros pero manteniendo la conexión con el sector de la aviación. En nuestra opinión, es el momento de industrializar la actividad aeroportuaria en España.

Los cambios de los últimos años en España apenas han corregido el modelo aeroportuario tradicional. Las tres principales diferencias son: (1) AENA Aeropuertos es ahora una compañía público-privada (el 51% de las acciones pertenecen al Gobierno español) cuando antes era una Dirección General de AENA (entidad empresarial pública al 100%); (2) el resto de AENA (sin incluir la actividad aeroportuaria) ha cambiado su nombre y ahora se llama ENAIRE (entidad 100% pública) y se dedica solo a la prestación de servicios de navegación aérea; y (3) el

Gobierno publicó una regulación económica para controlar las tasas aeroportuarias. La figura 89 resume los cambios llevados a cabo en el modelo de gestión aeroportuaria, los cuales no son suficientes para asegurar el futuro de los aeropuertos españoles y no resuelven los problemas actuales del sector aeroportuario (aeropuertos sin tráfico, capacidad suficiente a largo plazo, gran endeudamiento, sobrecapacidad a corto plazo, problemas de financiación, etc.). El modelo aeroportuario sigue constituyendo de facto un gran monopolio.

FIGURA 89. CAMBIOS EN EL SECTOR AEROPORTUARIO EN ESPAÑA 2012-2014.



Fuente: Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

Cabe insistir en que el transporte aéreo es vital para el turismo y, por ello, este sector se ha convertido en un elemento estratégico para la economía española. Su importancia es tal, que España es el sexto¹²⁵ país del mundo y el tercero de Europa por tráfico de pasajeros con casi 200 millones registrados en 2014. El efecto económico más importante de la actividad aeroportuaria es la creación de miles de puestos de trabajo. Los aeropuertos españoles generan 440.000 empleos¹²⁶, 140.000 directos y 300.000 indirectos. Es decir, el nivel de empleo registrado en el sector aeroportuario español equivale al 2% de la población ocupada.

Además, en un entorno global, donde países muy lejanos registran un gran crecimiento económico, las autoridades españolas han elaborado políticas para incrementar la internacionalización del sector turístico, ganando presencia en los nuevos mercados globales, como China o Rusia. La presencia en el mercado global de turismo se ha conseguido gracias a las instalaciones turísticas existentes en España, que han convertido a nuestro país en un destino de referencia a nivel global, a la calidad de su sector aeroportuario y también al estado de bienestar que España ha consolidado en los últimos 30 años. Todo ello se ha convertido en un factor clave para evitar la volatilidad de la demanda y promover la fidelidad de los turistas internacionales. El turismo relacionado con la salud y el estado de bienestar no es tan proclive a las fluctuaciones de los precios turísticos, permanece largos periodos en España y favorece que la industria turística esté operativa durante todo el año. La estabilidad política y social de España favorece que algunas regiones se conviertan en regiones perfectas para este tipo de turismo que busca buen tiempo y servicios públicos de calidad.

¹²⁵ España se sitúa por detrás de Estados Unidos, China, Reino Unido, Alemania y Japón. Fuente: ACI, Annual Traffic Report 2014, y Eurostat, Transporte aéreo de la Unión Europea en cifras 2014.

¹²⁶ Fuente: Memoria de Responsabilidad Social Corporativa de AENA.

Continuando con las implicaciones entre turismo y transporte aéreo, hay que destacar que las autoridades turísticas no deben cometer el error de pensar que todas las regiones y toda la industria turística se puede adaptar al mismo tipo de turismo. Cada región debe especializarse en la oferta turística en la que tenga mayores ventajas comparativas, combinando al mismo tiempo el desarrollo de un turismo sostenible y la mejora de la calidad de sus servicios. Por tanto, cada región necesita un plan estratégico que analice su potencial turístico, así como si su sistema aeroportuario es sostenible económicamente, con el fin de garantizar el desarrollo a largo plazo.

Para terminar con este breve repaso a las relaciones entre turismo y aeropuertos, también hay que mencionar que, además de la marca país, los aeropuertos son también la principal puerta de entrada de turistas en cada región y comunidad autónoma. Aunque el objetivo del turismo en sus inicios era mejorar la imagen exterior del país tras el aislamiento internacional experimentado al finalizar la II Guerra Mundial (Correyero y Cal 2008, 82), en la actualidad todas las regiones buscan potenciar su imagen en el exterior para atraer más turistas internacionales y mejorar su situación económica relativa (Fernández de Pinedo y Saez 2011). Por tanto, para potenciar el desarrollo tanto del país en su conjunto como de sus distintas regiones y aumentar la presencia internacional de todas ellas, hay que establecer un nuevo modelo para el sector aeroportuario que asegure un nivel alto de competitividad, algo esencial para el futuro del sector turístico.

10.3. Previsiones de futuro

Si obviamos nuevas concepciones en su diseño formal (nuevos materiales, etc.), podemos afirmar sin temor a equivocarnos que en los próximos 30 años las aeronaves serán muy similares a las actuales, es decir, que las nuevas aeronaves serán versiones mejoradas de las existentes. Las aeronaves serán más ligeras, más grandes, más silenciosas y más eficientes, pero con los mismos principios de diseño esencial desarrollados durante la II Guerra Mundial: forma cilíndrica con dos alas (O'Connell y Williams 2012, 314). Pero en el futuro, no se puede descartar la posibilidad de que nuevos modelos turísticos asociados a nuevos medios de transporte puedan ser desarrollados. El turismo espacial, que nadie podía imaginarse hace diez años, puede comenzar a funcionar en un plazo relativamente corto.

La evolución del transporte aéreo y la evolución del turismo están conectadas en todo el mundo, porque un sector alimenta al otro y viceversa. Los nuevos destinos turísticos situados en lugares idílicos lo son gracias a las conexiones por transporte aéreo. El turismo en Patagonia o en Polinesia no sería posible sin conexiones aéreas. De este modo, cualquier mercado se puede convertir en un mercado potencial, no importa que el mercado emisor este situado muy lejos porque si ambos lugares están bien conectados por avión el desarrollo del turismo será posible (Wallingre 2003). Este binomio seguirá muy unido en el futuro puesto que la globalización económica impulsa la interconexión a nivel mundial.

En los próximos años, las previsiones de crecimiento de los viajes, tanto de negocio como de placer, son muy positivas. De acuerdo con el grupo Amadeus, el número de viajeros crecerá más del 5% anual entre 2013 y 2023. Entre los principales factores que influirían en esta evolución positiva destacan, por un lado, el desarrollo económico de países como Brasil, Rusia, India, China, Turquía e Indonesia, que impulsará el incremento de todo tipo de viajes, y, por otro, la recuperación económica en Europa, cuyo nivel de pasajeros de negocios está previsto alcance los niveles previos a la crisis en torno a 2018. El gasto anual en viajes también registrará un gran incremento, especialmente, en los países asiáticos (Oxford Economics 2014).

Las previsiones realizadas para el periodo 2013-2017 muestran que el tráfico aéreo a nivel global está creciendo. Las principales instituciones internacionales, tanto del sector de compañías aéreas como del sector aeroportuario, IATA¹²⁷ y ACI¹²⁸ respectivamente, coinciden en sus estimaciones. Por un lado, en sus previsiones a medio plazo realizadas en enero de 2014, ACI estimaba que el tráfico de pasajeros en el mundo crecería un 4,4% de media anual hasta 2017. Por otro, en sus previsiones realizadas en diciembre de 2013, IATA estimaba un crecimiento del 5,4% de media anual a nivel global.

TABLA 52. PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DEL TRAFICO DE PASAJEROS A NIVEL MUNDIAL 2013-2017

REGIÓN	VARIACIÓN MEDIA ANUAL	
	ACI	IATA
ASIA - PACÍFICO	6,8%	5,7%
ORIENTE MEDIO	6,6%	6,3%
ÁFRICA	5,6%	5,3%
EUROPA	2,6%	3,9%
LATINOAMÉRICA	5,9%	4,5%
NORTEAMÉRICA	1,9%	2,5%
MUNDIAL	4,4%	5,4%

Fuente: Elaboración propia a partir del informe IATA Airline Industry Forecast 2013-2017 (IATA 2013) y del informe Medium Term Forecast 2013-2017 (ACI 2013).

En la tabla 52 se muestran las mencionadas previsiones de crecimiento realizadas por IATA y ACI hasta 2017 por región mundial. El mayor crecimiento de Oriente Medio y África debe suponer una ventaja para España gracias a su situación geográfica. A pesar de que estas previsiones se realizaron hace dos años, el tráfico aéreo ha registrado un incremento en línea con lo previsto. En el caso de España, esas previsiones podrían variar en función de la situación político-social de los países localizados en el norte de África. Si estos países recuperan la calma social y

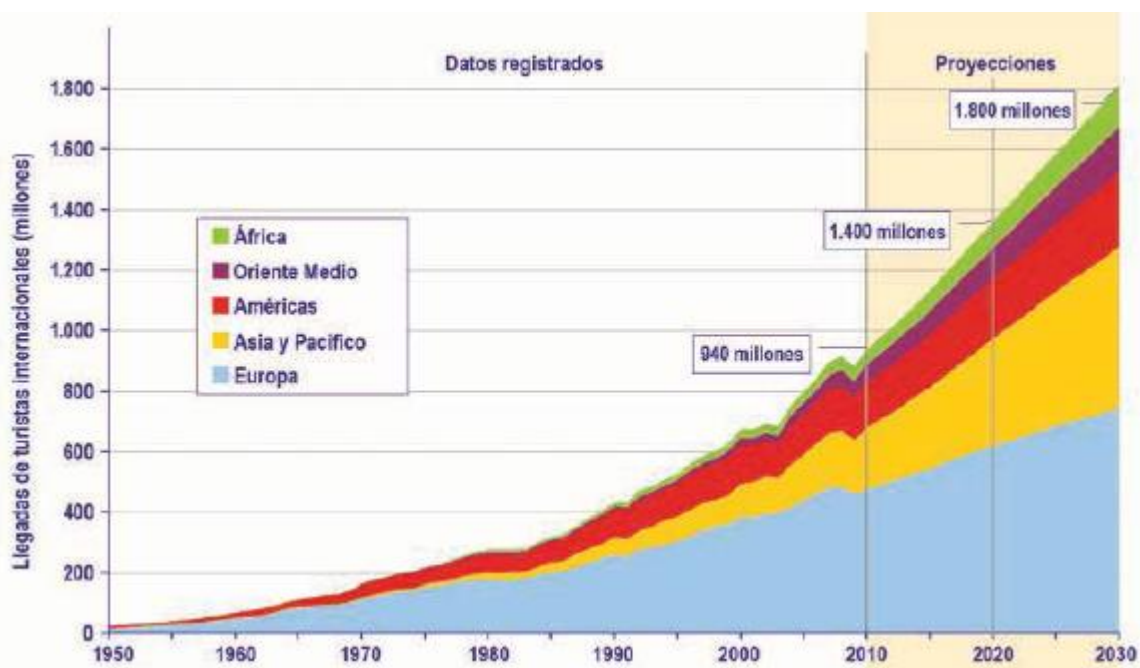
¹²⁷ IATA: International Air Transport Association. Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

¹²⁸ ACI: Airports Council International. Consejo Internacional de Aeropuertos.

su estabilidad política, el turismo en esta región crecería de nuevo y los turistas europeos, que vienen a España en la actualidad, podrían inclinarse a visitar esos destinos turísticos, más baratos y exóticos, con el correspondiente efecto negativo sobre el sector turístico español.

Analizando otras previsiones a largo plazo, como las realizadas por la Organización mundial de Turismo (OMT) hasta 2030, se observa que al igual que el transporte aéreo, el número de turistas también crecerá en los próximos años. La figura 90 muestra que la evolución del turismo mundial será muy positiva a largo plazo, tanto que, si se cumplen, en los próximos años se crecerá a tasas anuales mayores que las existentes hasta ahora. Las previsiones de la OMT muestran que el turismo mundial doblará su actividad en los próximos 20 años. Este crecimiento se basa en la idea de que los países más habitados conseguirán mayores niveles económicos e impulsarán el turismo a nivel mundial. En este contexto de crecimiento, será importante establecer objetivos para atraer más turistas, en especial turistas con mayor capacidad adquisitiva. En países como España la tasa de crecimiento será menor que a nivel mundial y, por eso, será más importante incrementar la rentabilidad por turista que incrementar el número de turistas.

FIGURA 90. TENDENCIAS Y PROYECCIONES DE TURISMO 1950-2030



Fuente: Panorama OMT del turismo internacional (OMT 2015).

Gracias al turismo, el transporte aéreo se ha convertido en uno de los principales sectores económicos a nivel mundial. De acuerdo con los datos del informe *World Air Transport Statistics 2013 (WATS)*, realizado por IATA, el sector de la aviación dio trabajo a casi 58,1 millones de personas, generando un impacto económico de 2,4 billones de euros, es decir, el 3,4% del PIB mundial. Ese año las compañías aéreas transportaron 3.129 millones de pasajeros, un 5,1% más que el año anterior, y transportaron 48 millones de toneladas de carga aérea, un 1,8% más,

en casi 100.000 vuelos diarios. “*Star Alliance*” continuó siendo la alianza de compañías aéreas más grande del sector de la aviación con un 26,6% del tráfico total en 2013, seguida por “*Sky Team*”, con el 20,1%, y “*One-world*” (15,4%). Es previsible, por tanto, que el transporte aéreo continúe siendo una gran fuente de generación de riqueza y empleo a medio y largo plazo.

10.4. Propuesta 496

Con el fin de que los aeropuertos sigan siendo un elemento clave en el desarrollo del turismo español, que el sector aeroportuario sea más eficiente y que se aprovechen sus instalaciones para impulsar la economía, esta tesis propone un nuevo modelo aeroportuario. La propuesta 496¹²⁹ se realiza para resaltar la necesidad de modernizar la gestión del sector aeroportuario, como requisito para asegurar la viabilidad económica de los aeropuertos españoles. Ello favorecerá el máximo desarrollo económico del sector, su relación con el turismo, así como la apertura a nuevas actividades industriales relacionadas con el transporte aéreo pero distintas del transporte de pasajeros. Además, la Propuesta 496 propone una solución global para otros problemas relacionados con la interacción de los aeropuertos en sus áreas de influencia, como la excesiva influencia política en decisiones técnicas relacionadas con los aeropuertos, entre otros problemas.

El nuevo modelo aeroportuario definido en la Propuesta 496 está basado en cinco pilares fundamentales: (1) separar el nivel táctico del nivel estratégico; (2) abrir el proceso de toma de decisiones a otros niveles políticos (nacional, regional y local) incluyendo a entidades públicas situadas fuera de las áreas de influencia de los aeropuertos; (3) abrir el sector aeroportuario al sector privado; (4) establecer una regulación económica simple y eficiente para el sector aeroportuario; y (5) impulsar la especialización aeroportuaria. A continuación se detallan estos aspectos en profundidad.

(1) Separar el nivel táctico del nivel estratégico

Este es el concepto más importante incluido en la Propuesta 496 porque esta separación hace posible al resto de pilares del nuevo modelo. Separar el nivel táctico del nivel estratégico significa separar la toma de decisiones a corto plazo, relacionadas con la gestión diaria del sector aeroportuario, de la toma de decisiones a medio/largo plazo, relacionadas con el futuro de dicho sector. La entidad responsable del nivel estratégico es el Operador Aeroportuario (OA). El OA es la institución responsable de la infraestructura aeroportuaria, presente y futura, incluyendo la planificación y la financiación de las mismas. El OA, formalmente, también es responsable de que se produzca una correcta provisión de todos los servicios aeroportuarios desde un punto de vista técnico y económico. No obstante, la entidad responsable del nivel táctico es el Proveedor de Servicios Aeroportuarios (PSA). El PSA es el responsable de la prestación de un servicio, de varios o de todos los servicios necesarios para el mantenimiento de las instalaciones

¹²⁹ Véase Capítulo 8 para comprender la razón de llamar a la propuesta como Propuesta 496.

aeroportuarias, las operaciones de aeronaves, el procesamiento de los pasajeros y sus equipajes, así como de las actividades comerciales desarrolladas en el aeropuerto. El PSA depende jerárquicamente del OA, pero el PSA no tiene que tener, necesariamente, dependencia funcional del OA. Gracias a esta separación, los intereses del sector aeroportuario y los intereses políticos pueden coexistir a la vez, haciendo compatible la actividad diaria de dicho sector con una planificación aeroportuaria coordinada a nivel político y empresarial. Es decir, en nuestra propuesta, los aeropuertos españoles tendrían capacidad de atraer inversores privados que financien al sector, asegurando los intereses de las compañías aéreas y manteniendo en el ámbito político la última palabra en el caso de las ampliaciones aeroportuarias.

(2) Abrir el proceso de toma de decisiones a otros niveles políticos (nacional, regional y local) incluyendo a entidades públicas situadas fuera de las áreas de influencia de los aeropuertos

Una de las razones principales por la que los políticos españoles no se ponen de acuerdo en materia aeroportuaria es la imposibilidad de que los gobiernos locales y regionales puedan participar en su gestión. La Propuesta 496 permitiría la participación de los gobiernos locales y regionales en los procesos de toma de decisiones relacionados con el futuro de los aeropuertos, incluyendo la planificación aeroportuaria, tanto en aeropuertos situados en su localidad o región como en aeropuertos ubicados fuera de ella. Con esta posibilidad, todos los niveles gubernamentales pueden tener representación en los procesos de toma de decisiones que consideren importantes para su región, estén ubicados o no en la misma. Es decir, que un ayuntamiento podría participar en el proceso de ampliación de un aeropuerto situado tanto en su región como en cualquier otra. Sin embargo, la Propuesta 496 no recomienda la participación directa de los gobiernos locales y regionales en el nivel táctico porque los intereses políticos están completamente incluidos en el nivel estratégico. La gestión del negocio aeroportuario debe ser empresarial y lo más eficiente posible. En nuestra opinión, la estructura funcional de España es muy poco flexible e impide alcanzar un nivel de eficacia en la gestión similar al de empresas privadas.

(3) Abrir el sector aeroportuario al sector privado

Otro gran problema del sector aeroportuario español es que AENA Aeropuertos actúa como un monopolio porque esta compañía gestiona más del 99,9% del tráfico aéreo español. Además, AENA es la única compañía aeroportuaria en prácticamente todas las regiones españolas. La privatización parcial llevada a cabo entre 2012 y 2014 fue el primer paso para pasar de un monopolio público a uno privado, lo cual puede ser aún peor. Por esta razón, la Propuesta 496 dividiría AENA en 26 compañías aeroportuarias (operadores aeroportuarios) durante la primera fase de la implementación del nuevo modelo. Con esta decisión el sector aeroportuario abriría la puerta a los inversores privados, incluyendo a las compañías aéreas, tanto en el nivel táctico como en el nivel estratégico. Dicha decisión, además, abriría el sector aeroportuario a los gobiernos locales y regionales dándoles acceso al nivel estratégico. Todo ello rompería con la estructura de monopolio, permitiría un poco de competencia entre aeropuertos y, al mismo tiempo, tendría en cuenta la opinión de las compañías aéreas. Es necesario recordar que las compañías aéreas son los

clientes de los aeropuertos y son las que pagan todos los planes de ampliación aeroportuaria.

(4) Establecer una regulación económica simple y eficiente para el sector aeroportuario

Para hacer más atractivos los aeropuertos españoles a los inversores privados, tanto nacionales como internacionales, se necesita una regulación económica eficiente que asegure la viabilidad económica del sector. Por esa razón, la Propuesta 496 define una nueva regulación económica y un marco de supervisión para un sector con muchas compañías aeroportuarias, con una autoridad de supervisión independiente y con una estructura muy clara de tasas reguladas, común para todos los aeropuertos españoles. Esta regulación económica y este marco de supervisión se basa en el hecho de que solo tres tasas aeroportuarias suponen el 65% de los ingresos generados por los aeropuertos españoles. Por esta razón, la Propuesta 496 establecería que solo la tasa de aterrizaje, la tasa de tránsito de aeródromo y la tasa de pasajero deben estar reguladas por el Gobierno a través de una autoridad de supervisión independiente. El resto de tasas/precios relacionadas con las actividades aeroportuarias podrían ser fijadas libremente en un mercado no regulado. Es decir, los aeropuertos podrían cerrar acuerdos con las compañías aéreas, fijando descuentos y/u otras políticas comerciales, siempre que no violen las leyes españolas y europeas.

Por tanto, la Propuesta 496 define dos tipos de ingresos. Por un lado, los Ingresos Aeroportuarios Regulados (IARs), que solo incluirían los ingresos generados por las tres tasas mencionadas anteriormente y, por otro, los Ingresos Comerciales (ICs), que incluirían los ingresos generados por el resto de actividades aeroportuarias. La autoridad independiente de supervisión estaría a cargo de asegurar la correcta aplicación del marco de regulación económica y debería analizar a los operadores aeroportuarios en función del Índice de Cobertura de los Ingresos Aeroportuarios Regulados en relación con los costes operativos (ICIAR-CO). El ICIAR-CO permitiría clasificar los aeropuertos en función de su estado económico, cruzando el índice registrado el último año fiscal con la media de los últimos seis años para comprobar la evolución del estado económico de cada operador aeroportuario. En función de ambos valores, la autoridad de supervisión actuaría sobre las tasas aeroportuarias actualizando los valores de las reguladas, subiendo o bajando las tasas, en función del estado económico del aeropuerto. Gracias a la aplicación del ICIAR-CO los aeropuertos podrían ser clasificados en seis grupos, lo que contribuiría a mejorar su gestión: (1) ICIAR-CO superior a 125 puntos, (2) ICIAR-CO entre 100 y 125 puntos, (3) ICIAR-CO entre 75 y 100 puntos, (4) ICIAR-CO entre 50 y 75 puntos, (5) ICIAR-CO entre 25 y 50 puntos, y (6) ICIAR-CO entre 0 y 25 puntos.

La regulación económica incluida en la Propuesta 496 permitiría recuperar todos los costes operativos a través de las tasas reguladas considerando que un aeropuerto sería viable económicamente cuando su ICIAR-CO registre 100 puntos o más. Por tanto, solo los aeropuertos incluidos en los grupos (1) y (2) tendrían asegurada dicha viabilidad. Los aeropuertos incluidos en los grupos (3) y (4) podrían ser económicamente viables a largo plazo después de implementar políticas económicas especiales. Sin embargo, los aeropuertos incluidos en los grupos (5) y (6) difícilmente serán económicamente sostenibles, por tanto, estos aeropuertos

deberían cerrarse al tráfico de pasajeros y/o deberían ser adaptados a actividades industriales. La autoridad de supervisión lideraría la mejora del sector aeroportuario (grupos 1 y 2), la búsqueda de financiación para los aeropuertos que la necesiten (grupos 3 y 4) y la adaptación a uso industrial de aquellos aeropuertos que deban ser cerrados al tráfico de pasajeros (grupos 5 y 6).

Por último, se debe tener en cuenta que el coste de capital (los intereses) no están incluidos en el *core business* de las actividades aeroportuarias. La capacidad financiera de los operadores aeroportuarios sería el factor clave que definiría la política financiera y sus costes. La razón para no incluir los costes de capital en el marco de regulación económica es que los operadores aeroportuarios deben ser capaces de capitalizarse a largo plazo para poder financiar nuevas infraestructuras cuando sean necesarias. El operador aeroportuario elegirá entre usar su propio dinero o solicitar un préstamo para construir las nuevas instalaciones. Hay que tener en cuenta que la tasa de inflación estaría incluida indirectamente en la regulación económica a través de los costes operativos porque se entiende que la tasa de inflación queda reflejada en los precios que forman parte de dichos costes.

(5) Impulsar la especialización aeroportuaria

Los aeropuertos deberían especializarse en el tipo de negocio que sea más rentable para ellos, abandonando la visión general de que todos los aeropuertos pueden gestionar todo tipo de negocios aeroportuarios. En España solo tres o cuatro aeropuertos podrían estar abiertos a toda clase de actividades relacionadas con el sector de la aviación (viajes de negocio, viajes de placer, carga aérea, mantenimiento pesado de aeronaves, aviación de negocios, conexiones internacionales, etc.). El resto de aeropuertos españoles tendrían que especializarse en una o dos líneas de negocio, no más. La Propuesta 496 impulsaría la especialización aeroportuaria como el único camino para mejorar los resultados económicos y para minimizar el número de aeropuertos cerrados al tráfico aéreo. La especialización aeroportuaria permitiría que aeropuertos ubicados muy cerca y que comparten la misma área de influencia, pudiesen conseguir un volumen de actividad suficiente para permitir su viabilidad económica.

Después de la implementación de la Propuesta 496, en lugar de un operador, el sector aeroportuario español tendría 21 operadores. En lugar de tener 54 aeropuertos abiertos tendría (a) 30 aeropuertos abiertos al tráfico comercial, (b) 3 dedicados exclusivamente a la carga aérea y (c) 21 cerrados al tráfico comercial.

Para llevar a cabo la Propuesta 496 se requeriría la ejecución de una serie de cambios estructurales relacionados con el nuevo modelo aeroportuario propuesto para España. A continuación, se indican algunos de ellos que el Gobierno de la nación debería llevar a cabo a la vez que el sector aeroportuario es reestructurado. Estos cambios tienen que ser realizados de forma coordinada para asegurar que las medidas incluidas en la Propuesta 496 resulten exitosas. Entre los cambios estructurales que habría que realizar destacan los siguientes:

1. Actualización del marco legal de otros medios de transporte: como el del ferrocarril o del sector del autobús, con el objetivo de permitir la creación de empresas mixtas para proveer servicios de transporte conjuntos entre dos o más medios de transporte. Por ejemplo, se debe permitir establecer compañías mixtas entre un operador aeroportuario y un operador ferroviario para construir y explotar

comercialmente el uso de los servicios de transporte que conecte el centro de una ciudad con el aeropuerto. De este modo, los servicios ferroviarios estarían adaptados a las necesidades del aeropuerto y ambos sectores obtendrían beneficios. La misma aproximación debería ser posible con otros sectores como el del autobús, autopistas, etc.

2. Establecimiento de un fondo de reestructuración aeroportuaria: después de que la reestructuración del sector aeroportuario haya sido realizada, si el Gobierno decidiese cerrar los aeropuertos deficitarios o cambiar el uso de los mismos a otras actividades diferentes del transporte de pasajeros, los aeropuertos afectados por esta decisión necesitaran financiación adicional, distinta de las tasas aeroportuarias, para pagar su deuda y para adaptar sus instalaciones a las nuevas actividades. Dicho fondo debería salir de los Presupuestos Generales del Estado, y se financiaría gracias a la mayor recaudación generada por la mayor eficiencia y rentabilidad del sector.

3. Eliminar las ayudas públicas a las tasas aeroportuarias: el marco de regulación económica se basa en la recuperación de los costes operativos. Por tanto, las tasas aeroportuarias reguladas nunca serán reducidas a través de ayudas públicas. En caso de que algún Gobierno quiera ayudar económicamente al operador aeroportuario, esta ayuda sería a través de la financiación de infraestructuras.

4. Incrementar las tasas aeroportuarias: la política aeroportuaria llevada a cabo por AENA, extensamente detallada en el capítulo 7, supone que las tasas aeroportuarias reguladas bajaron en muchos aeropuertos sin seguir criterios económicos. Debido a esta reducción, varios aeropuertos han sido perjudicados económicamente y necesitan que sus tasas se incrementen al menos hasta recuperar el importe registrado en 2009.

5. Creación de un operador aeroportuario de lado aire para los aeropuertos cerrados al tráfico de pasajeros: si el Gobierno decidiese cambiar el uso de los aeropuertos deficitarios hacia otras actividades diferentes del tráfico de pasajeros, estos aeropuertos necesitaran una entidad que asegure las operaciones y el mantenimiento de las infraestructuras situadas en el lado aire desde el punto de vista de la seguridad operativa de los aeropuertos. En este sentido, los nuevos usos comerciales podrían estar delegados en las cámaras de comercio, entidades locales, asociaciones profesionales, etc.

10.5. Ventajas de la Propuesta 496

La Propuesta 496 aporta una serie de ventajas respecto al modelo actual que permitirían al sector aeroportuario dar un salto cualitativo en su importancia económica y social, ya que los cambios planteados en dicha propuesta tienen como objeto mejorar todos los ámbitos relacionados con el transporte aéreo y el turismo, pero bajo un principio de maximización socio-económica del que el modelo actual carece. Gracias a las evidencias recogidas a lo largo de esta tesis, que se podrían

resumir básicamente en (1) la importancia que tiene el turismo para la economía española, (2) la relación tan estrecha entre turismo y aviación y (3) la necesidad de contar con infraestructuras aeroportuarias que aseguren el desarrollo de la aviación a largo plazo y, por tanto, del turismo; podemos concluir que el modelo de gestión aeroportuaria que tiene España en la actualidad no es la mejor alternativa para garantizar un desarrollo próspero para ambos sectores.

Por ello, en la Propuesta 496 se han definido una serie de medidas, como serían el cierre de aeropuertos, su reconversión industrial, su especialización, la desintegración de AENA, una nueva regulación económica, la división de la gestión aeroportuaria en dos niveles, la entrada de los gobiernos regionales y locales -junto con inversores privados- en la gestión de los aeropuertos, etc. que permitirían establecer un sector aeroportuario sostenible económicamente y que, al mismo tiempo, daría soporte al desarrollo tanto del transporte aéreo como del turismo. Además, esta propuesta favorecería la optimización de muchas infraestructuras aeroportuarias tras su reconversión en centros de actividad industrial relacionados con el transporte aéreo pero rompiendo la dependencia con el transporte de pasajeros. La Propuesta 496, que en el fondo es una llamada de atención sobre las necesidades de reforma del modelo actual, es si cabe más importante si se tienen en cuenta las previsiones de evolución futura de aviación y turismo mencionadas anteriormente.

Ventajas derivadas de separar el nivel táctico del nivel estratégico

Los aeropuertos se enfrentan a una problemática doble a la hora de gestionar su negocio. A corto plazo, la actividad aeroportuaria debe ser atendida y, a largo plazo, el aeropuerto debe ser capaz de ampliar su capacidad para atender la futura demanda de transporte aéreo. Además, no hay que olvidar que los aeropuertos son el lugar donde las compañías aéreas procesan a sus pasajeros y, por tanto, deben atender de la mejor forma posible las necesidades de las compañías que operan en sus instalaciones, tanto a corto como a largo plazo. Separar los niveles de gestión táctico y estratégico permitiría crear dos nuevas entidades (operadores aeroportuarios –OA– y prestadores de servicios aeroportuarios –PSA–) dedicadas exclusivamente a desarrollar el negocio aeroportuario a corto plazo (PSA) y a largo plazo (OA).

De esta manera, en el nivel táctico de gestión, el PSA estaría enfocado en la toma de decisiones relativas a la evolución diaria de la aviación. Hay que recordar que las compañías aéreas son los clientes de los aeropuertos y los pasajeros son los usuarios de las instalaciones aeroportuarias. El PSA estaría centrado en la búsqueda de nuevas necesidades de las compañías aéreas a la vez que trataría de desarrollar espacios comerciales y de ocio para que los pasajeros aumenten el gasto en el aeropuerto. Este seguimiento cercano del sector de la aviación posibilitaría que el PSA se adaptase rápidamente a los cambios en los modelos de negocio del sector de la aviación, ya que es un sector que en los últimos años ha cambiado mucho: (1) transformación de compañías de bandera en compañías de red; (2) aparición de nuevos modelos de negocio, como las compañías de bajo coste, que ahora controlan el mercado; y (3) desaparición de las compañías chárter (Benito 2008, 108). Esta mayor implicación en el sector de la aviación evitaría disputas con las compañías aéreas a la hora de definir la operación aeroportuaria, a la vez que

ayudaría a bajar los costes de dichas compañías haciendo más competitivo al aeropuerto.

Por su parte, en el nivel estratégico de gestión, el OA estaría centrado en los procesos relacionados con la planificación y la financiación de las infraestructuras aeroportuarias, así como la interconexión del aeropuerto con su área de influencia. Gracias a ello, se posibilitaría que las nuevas infraestructuras aeroportuarias se desarrollasen teniendo en cuenta la evolución del tráfico aéreo, los nuevos proyectos de su área de influencia, así como la evolución de otros modos de transporte que ayudan a mejorar la conectividad del aeropuerto. Así se evitarían esperpentos como el sucedido en los grandes aeropuertos españoles como Madrid, Barcelona, Alicante o Málaga, donde las grandes ampliaciones ejecutadas durante la década pasada no contemplaron la interacción con otros modos de transporte como el ferrocarril de alta velocidad, los servicios ferroviarios de cercanías o la conexión con el metro, que también se llevaron a cabo a lo largo del mismo periodo.

Ventajas derivadas de abrir el proceso de toma de decisiones a otros niveles políticos (nacional, regional y local) incluyendo a entidades públicas situadas fuera de las áreas de influencia de los aeropuertos

La estrecha relación entre transporte aéreo y turismo, así como la importancia del sector turístico en la economía española, genera que gran cantidad de agentes estén involucrados directa e indirectamente en el devenir de estos sectores ya que tienen intereses en la buena evolución de ambos. La mayoría de estos agentes que están afectados directamente con el devenir del turismo son de carácter privado. Sin embargo, indirectamente, son muchas instituciones y entidades públicas las que están relacionadas con el desarrollo del turismo en los ámbitos nacional, regional y municipal, por lo que deberían poder participar en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

La gran ventaja que aporta la Propuesta 496 es que se crearía una estructura sectorial que permitiría que todos los ámbitos políticos pudiesen participar en la toma de decisiones relacionadas con el sector aeroportuario, tanto en los aeropuertos de su región como en el resto de aeropuertos que afectasen a su desarrollo económico. De esta manera, todos los requisitos y necesidades de cada municipio y región estarían integrados en la estructura de gestión aeroportuaria. Esta situación, además de convertir a los aeropuertos en elementos aún más influyentes para el desarrollo del turismo, también supondría una mejor integración con sus áreas de influencia y la posibilidad de incrementar la actividad económica.

La Propuesta 496, por tanto, permitiría tanto atender los intereses de las compañías aéreas como integrar los de las áreas sobre las que influyen potenciando una gestión más eficaz y eficiente. La integración del aeropuerto con su área de influencia variará en función del tipo de región de la que se trate. Es decir, no puede ser la misma en un aeropuerto ubicado en una región turística que en uno ubicado en una región metropolitana.

Ventajas derivadas de abrir el sector aeroportuario al sector privado

El modelo actual es un monopolio aeroportuario sin que exista la posibilidad de competencia entre aeropuertos. Además, tampoco hay un mercado laboral activo en el sector, ya que el hecho de que sólo exista una empresa aeroportuaria dificulta la movilidad de los trabajadores e impide la existencia de competitividad laboral. Estos factores lastran al sector porque le restan eficiencia y eficacia al no poder contar con los mejores profesionales. La Propuesta 496, al establecer una estructura sectorial con múltiples empresas, activaría un cierto grado de competencia entre las mismas y crearía un nuevo mercado laboral que ayudaría a mejorar la eficacia y la eficiencia de la gestión.

En esa nueva estructura que se propone, el sector privado tendría la posibilidad de participar de una manera integral. En el modelo actual la participación del sector privado está limitada al no tener mayoría accionarial, por lo que su posición se reduce a socio capitalista sin capacidad para gestionar completamente la empresa. Empresa que, además, actúa como un monopolio con sus consabidos problemas. El modelo propuesto contempla la posibilidad de que los aeropuertos sean sociedades 100% privadas y que se gestionen como cualquier otra empresa, reduciendo la influencia de la gestión funcionarial.

El aeropuerto tendría que estar alineado con la visión estratégica de su área de influencia, debiendo ser capaz de satisfacer las necesidades y demandas de la misma de manera eficaz. Por ello, si el aeropuerto es la base, por ejemplo, para el desarrollo turístico de una región, sus instalaciones y servicios también tienen que estar alineadas con la promoción del mismo. Construir un aeropuerto espectacular, diseñado por famosos arquitectos internacionales, con capacidad para mucho más tráfico del contemplado en las previsiones, etc. sólo logra incrementar los costes operativos y hacer al aeropuerto menos atractivo para las compañías aéreas y tour-operadores, que podrían acabar retirándose. Otra ventaja del nuevo modelo propuesto es, precisamente, que la optimización de la gestión y la mejora de la eficiencia económica impedirían que se volvieran a realizar inversiones desproporcionadas que acarreasen un incremento de costes que no son justificables ni desde el punto de vista operativo ni desde el punto de vista económico.

Como la mayoría de los turistas internacionales entran en España a través de los aeropuertos, muchos políticos han intentado atraer turistas a sus regiones usando fondos públicos para financiar contratos de promoción internacional. Estas prácticas han supuesto una gran distorsión en el mercado de aviación y han dificultado la correcta planificación de las infraestructuras aeroportuarias. La evolución de los aeropuertos no debe depender de dinero público ni de decisiones políticas para atraer más turistas. La Propuesta 496 evitaría este tipo de situación puesto que el sector privado velaría por una gestión eficiente mientras que el sector público tendría posibilidad de incorporar sus intereses a la gestión aeroportuaria.

Ventajas derivadas de establecer una regulación económica simple y eficiente para el sector aeroportuario

El modelo actual incluye una regulación económica demasiado farragosa para regular ciertas tasas aeroportuarias, con fórmulas complejas pero sobre todo

con conceptos y metodologías confusas que impiden que se pueda calcular fácilmente el valor de dichas tasas. Tan complicado es el modelo actual, sobre todo por la escasa definición conceptual, que durante los últimos meses ha sido motivo de enfrentamiento entre AENA y CNMC¹³⁰, que interpretan la normativa de manera diferente. Por ese motivo, los importes y los valores de las tasas no coincidían y, finalmente, tras varias denuncias administrativas, el Gobierno tuvo que mediar en el asunto obligando a AENA a aceptar los criterios de la CNMC.

La Propuesta 496 propone un marco de regulación económica simple y eficiente que aseguraría la viabilidad económica de los operadores aeroportuarios, permitiría que la actividad aeroportuaria fuese una actividad rentable, crearía un marco para que el capital privado invirtiese en el sector aeroportuario y favorecería la creación de más empleo. Además, la recaudación de impuestos crecería como resultado del incremento de la actividad económica desarrollada por el sector aeroportuario. La Propuesta 496 también define un rango de recuperación de costes que aseguraría un equilibrio entre la viabilidad económica a largo plazo y el desarrollo responsable a corto plazo.

Otra ventaja que aportaría el marco de regulación económica incluido en la Propuesta 496 es que, gracias a ella, los diferentes operadores aeroportuarios, siempre que se encuentren en una buena situación económica de partida, y a pesar de que haya una serie de tasas reguladas, podría establecer su propia política tarifaria subiendo o bajando las tasas aeroportuarias en función de su política comercial y de su capacidad de generar ingresos adicionales con actividades paralelas al transporte de pasajeros. De este modo, mientras que el modelo actual impide la más mínima competencia entre aeropuertos, la Propuesta 496 posibilitaría un marco de competencia entre operadores aeroportuarios que redundaría en mayores niveles de actividad y de ingresos, mejorando la eficiencia de todo el sector en España.

Ventajas derivadas de impulsar la especialización aeroportuaria

No todos los aeropuertos tienen que estar inexorablemente dedicados al transporte de pasajeros. El transporte aéreo también está relacionado con la actividad industrial, no sólo con el sector turístico. Hay subsectores de la industria del transporte aéreo que necesitan un aeropuerto para poder llevar a cabo sus actividades como son las empresas de mantenimiento de aeronaves, las de fabricación de las mismas, las de carga aérea, las de trabajos aéreos, etc. (Martínez Cabeza 2005, 154). La Propuesta 496 establecería una regulación adecuada para incentivar la explotación de nuevos negocios aeroportuarios. Gracias a la regulación y a la estructura sectorial incluida en dicha propuesta, el sector aeroportuario podría convertirse en un motor de riqueza gracias a las actividades industriales relacionadas con el transporte aéreo. Por eso, los Gobiernos (nacionales y regionales) deben prestar atención para desarrollar nuevos proyectos relacionados con la actividad industrial relativa al transporte aéreo, especialmente, en los aeropuertos ubicados en áreas de influencia con menor atracción turística, es decir, sin potencial turístico basado en el modelo de sol y playa.

¹³⁰ CNMC: Comisión Nacional de Mercados y Competencia.

Como hay muchas actividades que pueden ser alternativas al transporte de pasajeros, la Propuesta 496 estimularía que un operador aeroportuario con poco tráfico de pasajeros pudiese cerrar esa parte del negocio, pero mantener el aeropuerto abierto gracias a otros modelos y fuentes de ingresos. Por ejemplo, los terrenos ubicados alrededor del aeropuerto, o muy cerca del mismo, tendrían que ser incluidos en los planes de negocio de los operadores aeroportuarios como nueva fuente de ingresos con la que mejorar sus resultados económicos. Gracias a este impulso se llevaría cabo el desarrollo de zonas industriales dentro de los terrenos aeroportuarios. La Propuesta 496 propone la reestructuración del sector aeroportuario español a través de dos fases que posibilitarían, por un lado, identificar los aeropuertos mejor colocados para explotar el negocio relacionado con el tráfico de pasajeros y, por otro, la reconversión de aeropuertos a otras líneas de negocio diferentes. La gran ventaja de la especialización aeroportuaria es que evitaría el cierre de instalaciones aeroportuarias, porque al llevarse a cabo una especialización selectiva aeropuertos que no son rentables pasarían a serlo.

En suma, en esta tesis se ha intentado realizar una reflexión general de largo plazo sobre la co-evolución del turismo y del sector del transporte aéreo, con especial énfasis en este último, para tratar de evidenciar cuáles son los problemas que le aquejan, cómo se ha llegado a ellos, qué incidencia tienen en el sector turístico y en la economía en general y, por último, como nos podríamos enfrentar a ellos en momentos clave para el futuro del país y de los modelos de negocio, tanto en el turismo como en la aviación. Mis 15 años de experiencia en el sector del transporte aéreo español me han ayudado a tener una visión global del sector y a comprender el gran número de implicaciones que este sector tiene con el resto de agentes económicos. Este ejercicio no pretende establecer cátedra, pero sí estimular el pensamiento crítico basado en el estudio sistemático de las evidencias empíricas que emergen del análisis económico e histórico de ambos sectores. Somos conscientes que para aplicar realmente el modelo aeroportuario propuesto se deben realizar una serie de análisis más detallados utilizando modelos econométricos y métodos estadísticos más avanzados. Se ha tratado, por tanto, de indagar, recopilar, describir y analizar, para poder proponer acciones concretas de política económica de las que, muchas veces, se olvidan los estudios doctorales teóricos o aplicados. Toda crítica, por tanto, será muy bien recibida y contribuirá a ensanchar el debate.

Madrid, 8 de marzo de 2016

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Bibliografía

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Bibliografía

- ACI Europe. 2010. *The ownership of Europe's airports*. ACI Europe.
- ACI World. 2013. *Medium term forecast 2013-2017*. ACI World.
- Acerete Gil, José Basilio. 2004. *Financiación y gestión privada de infraestructuras y servicios públicos: asociaciones público-privadas*. (Investigaciones / Instituto de Estudios Fiscales; 2-2004). Madrid]: Instituto de Estudios Fiscales.
- Albalade, Daniel; Bel, Germà; Fageda, Xavier; y Richard, Geddes. 2016. «The desired and undesired effects of infrastructure and transport policy reforms: An introduction». *Case Studies on Transport Policy*. Accedido enero 14. doi:10.1016/j.cstp.2015.07.001.
- Almond, Peter. 2010. *Aviation. The Early Years*. Ullmann.
- Altmann, David. 2008. *El proceso de la Integración Europea de España*. GRIN Verlag.
- Aracil, Rafael; Oliver i Puigdomènech, Joan; and Segura, Antoni. 1998. *El Mundo Actual: De la Segunda Guerra Mundial a Nuestros Días*. Edicions Universitat Barcelona.
- Arán, Javier. 2003. *Descubrir la carga aérea*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Ascacibar, Iñaki. 2003. *Descubrir las aeronaves*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Barabasi, Albert-Laszlo; y Frangos, Jennifer. 2014. *Linked: The New Science Of Networks Science Of Networks*. Basic Books.
- Barciela, Carlos. 2011. *La evolución de la industria turística en España e Italia*. Publicaciones de l'Institut Balear d'Economia.
- Bayón Mariné, Fernando. 1999. *50 Años del turismo español: un análisis histórico y estructural*. Madrid: Escuela oficial de Turismo.
- Beblavý, Miroslav; Cobham, David; and Ódor, Ludovít. 2011. *The Euro Area and the Financial Crisis*. Cambridge University Press.
- Bel, Germà. 2012. *Infrastructure and the Political Economy of Nation Building in Spain, 1720-2010*. Sussex Academic Press.
- Bel, Germà; y Fageda, Xavier. 2008. «La reforma del modelo de financiación y gestión de los aeropuertos de España: lecciones de la experiencia internacional.» *Revista Econòmica de Catalunya* 57: 11-26.
- Belotti, Jean. 1975. *L'économie du transport aérien*. Châtillon/Bagneux.
- Benito, Arturo. 2008. *Descubrir las compañías aéreas*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Burghouwt, Guillaume. 2012. *Airline Network Development in Europe and Its Implications for Airport Planning*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Bustelo, Francisco. 1994. *Historia económica: introducción a la historia económica mundial: historia económica de España en los Siglos XIX y XX*. Editorial Complutense.
- Button, Kenneth. 2010. *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing.
- Cadenas Vicent, Vicente de. 1975. *Archivos militares y civiles donde se conservan fondos de carácter castrense relacionados con expedientes personales de militares*. Ediciones Hidalguia.

- Cals, Joan; y de Miguel, Antonio. 1974. *Turismo y política turística en España: una aproximación*. Universidad de Barcelona.
- Capel, Horacio. 1985. *La organización territorial de empresas e instituciones públicas en España: Jornadas de la "Associació Catalana de Ciència Regional" (Barcelona, enero 1983)*. Edicions Universitat Barcelona.
- Castrosín, Nuria; y Álava, María Jesús. 2009. *Descubrir las profesiones en la aeronáutica*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Cebreiro Núñez, José Ignacio. 2012. *Los orígenes de la división provincial en España*. INAP.
- Clifton, Judith; Comin, Francisco; y Diaz-Fuentes, Daniel. 2011. «From national monopoly to multinational corporation: How regulation shaped the road towards telecommunications internationalisation». *Business History* 53 (5): 761-81. doi:10.1080/00076791.2011.599588.
- Coase, Ronald. 1960. «Problem of Social Cost, The». *Journal of Law & Economics* 3: 69.
- Colino Sueiras, José; y García Sánchez, Antonio. 1998. *España y Maastricht: ventajas e inconvenientes*. EDITUM.
- Collins, Susan. 1997. *España y el euro: riesgos y oportunidades*. La Caixa.
- Comisión Europea. 2009. *Directiva 2009/12/EC, de 11 de Marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias*. Comisión Europea.
- Correyero, Beatriz; y Cal, Rosa. 2008. *Turismo: la mayor propaganda de Estado: España, desde los orígenes hasta 1951*. Vision Libros.
- Cranfield University. 1997. "Air Transport". Comisión Europea.
- Crespo MacLennan, Julio. 2004. *España en Europa, 1945-2000: del ostracismo a la modernidad*. Marcial Pons Historia.
- Cuerno Rejado, Cristina. 2008. *Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves*. Editorial Paraninfo.
- De Rus, Ginés. 1999. «Economía y política del transporte: principios y tendencias». *Papeles de economía española* 82.
- De Rus, Ginés; Campos, Javier; y Nombela, Gustavo. 2003. *Economía del transporte*. Antoni Bosch editor.
- Dean, William Patrick; and O'Callaghan, Michael. 2008. *The ATL-98 Carvair: a comprehensive history of the aircraft and all 21 Airframes*. McFarland.
- Delgado Gómez-Escalonilla, Lorenzo; y Elizalde Pérez-Gruoso, María Dolores. 2005. *España y Estados Unidos en el siglo XX*. CSIC-Departamento de Publicaciones.
- DGAC. 1964. *Anuario Estadístico de Transporte Aéreo 1963*. Ministerio del Aire.
- Díez Pisonero, Roberto. 2012. «LA INCIDENCIA DEL TURISMO EN LA EVOLUCIÓN DE LA CONECTIVIDAD AÉREA ESPAÑOLA (1970-2008)». *Cuadernos de Turismo, n° 29, (2012); pp. 137-159*.
- Doganis, Rigas. 1995. *La empresa aeroportuaria*. Thomson-Paraninfo.
- Doganis, Rigas. 1992. *The airport business*. Routledge.
- Domingo, Mariano. 2012. *Descubrir el handling aeroportuario*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Dwyer, Larry; y Forsyth, Peter. 2007. *International Handbook on the Economics of Tourism*. Edward Elgar Publishing.
- European Commission. 2002. *Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules*. European Commission.
- Fernández de Pinedo, Nadia; y Sáez, Antonia. 2011. "Del Acero Al Titanio: El Caso Guggenheim Bilbao".

- Fernández-de-Pinedo, Nadia; y Muñoz, Félix-Fernando. 2014. «Economía y conflicto: urgencias del presente y lecciones del pasado». *Cuadernos de Economía* 37 (105): 159-68. doi:10.1016/j.cesjef.2014.09.002.
- Figueroa Pla, Uldaricio. 1991. *Organismos Internacionales*. Editorial Jurídica de Chile.
- Forsyth, Peter. 2004. *The economic regulation of airports: recent developments in Australasia, North America and Europe*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Forsyth, Peter; and Gillen, David. 2010. *Airport competition: the European experience*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Franciskovic, Jubitz. 2013. «Retos de la gestión pública: presupuesto por resultados y rendición de cuentas». *Challenges of Public Administration: Budget by Results and Accountability*. 18: 28-32.
- García Cruzado, Marcos. 2008. *Descubrir la operación de aeropuertos*. AENA Aeropuertos, S.A.
- García Cruzado, Marcos; y Fairbanks, Bruce. 2010. *Descubrir las terminales aeroportuarias*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Gasset, José Ortega y. 1921. *España invertebrada: bosquejo de algunos pensamientos históricos*. Alianza Editorial.
- Gerbasi, Jennifer, y Warner, Mildred. 2007. «Privatization, Public Goods, and the Ironic Challenge of Free Trade Agreements». *Administration & Society* 39 (2): 127-49.
- Gillen, David. 1996. «Transportation Infrastructure and Economic Development: A Review of Recent Literature». *Logistics and Transportation Review* 32 (1): 39.
- Gillen, David. 2009. The Evolution of the Airport Business Model: Governance, Regulation and Two Sided Platforms, (PowerPoint presentation). International Forum on Shipping, Ports and Airports, Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong.
http://www.icms.polyu.edu.hk/ifspa2009/IFSPA2009%20Conference%20pdf/Industrial-Forum/IndustrialForum_3-DavidGillen.pdf (last accessed 08.03.13)
- Gómez, Roberto Julio. 2011. *El Vuelo, manual para pilotos*. Alsina Ediciones.
- González-Betes, Antonio. 1996. *Los Aeropuertos Españoles: su Historia, 1911-1996*. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Gortázar, Cristina. 2008. *Veinte años de España en Europa: actas de las jornadas de conmemoración del XX aniversario de la adhesión de España a la Unión Europea*. Univ Pontifica Comillas.
- Graham, Anne. 2012. *Managing airports*. Routledge.
- Graham, Anne; Papatheodorou, Andreas; and Forsyth, Peter. 2012. *Aviation and tourism: implications for leisure travel*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Grothaus, James. 2009. *Guidebook for managing small airports*. Transportation Research Board.
- Guardia, Rafael de la; y Pobil, Pascual de. 1977. *Crónica de la aeronáutica naval española*. Edición Nacional.
- Hirschman, Albert O. 1958. *La estrategia del desarrollo económico*. Yale University Pres.
- IATA. 2013. *IATA Airline Industry Forecast 2013-2017*. IATA.
- ICAO. 2013. *Document 9562. Airport economics manual*. ICAO
- IET. 1995_2011. *Informes Anuales FRONTUR 1995-2011*. Ministerio de Industria, Energía y Turismo
- INE. 1965. *Anuario Estadístico de España 1964*. INE.
- . 1973. *Anuario Estadístico de España 1972*. INE.

- . 1982. *Anuario Estadístico de España 1981*. INE.
- . 1991. *Anuario Estadístico de España 1990*. INE.
- . 1996. *Anuario Estadístico de España 1995*. INE.
- Kalakou, Sofia; y Macário, Rosário. 2013. «An innovative framework for the study and structure of airport business models». *Case Studies on Transport Policy* 1 (1–2): 2-17. doi:10.1016/j.cstp.2013.09.001.
- Kessel, Joseph. 2007. *Mermoz*. Libros del Zorzal.
- Keynes, John Maynard. 1936. *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. Fondo de Cultura Económica.
- Lo, Dic. 2011. *Alternatives to Neoliberal Globalization*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
<http://www.palgraveconnect.com/doi/10.1057/9780230361164>.
- Maddox, Richard Frederick. 2004. *The best of all possible islands: Seville's Universal Exposition, the new Spain, and the new Europe*. SUNY Press.
- Maestre Alfonso, Juan. 1987. *Constituciones y leyes políticas de América Latina, Filipinas y Guinea Ecuatorial*. CSIC-Departamento de Publicaciones.
- Mapelli López, Enrique. 1991. *España y ONU. La cuestión española. Tomo IV(1950). Estudios introductorios y corpus documental*. CSIC-Departamento de Publicaciones.
- Martín, Juan Carlos; Román, Concepción; y Voltes-Dorta, Augusto. 2009. «A Stochastic Frontier Analysis to Estimate the Relative Efficiency of Spanish Airports». *Journal of Productivity Analysis* 31 (3): 163-76. doi:10.1007/s11123-008-0126-2.
- Martínez Cabeza, José Antonio. 2005. *Descubrir la industria aeronáutica*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Ministerio de Fomento. 2014a. *Plan de Infraestructuras, transporte y vivienda*. Ministerio de Fomento.
- . 2014b. *Tráfico comercial en los aeropuertos españoles 2013*. Ministerio de Fomento.
- Ministerio de Turismo. 1971. *10 años de turismo español: datos definitivos. Documentación complementaria del discurso pronunciado por el Ministro de Información y Turismo con motivo de la entrega de placas y medallas al mérito turístico*. Ministerio de Información y Turismo.
- Miralbell Icard, Oriol. 2007. *Gestión de oficinas de turismo*. Editorial UOC.
- Miret, Pere; Ruiz, Álex; y Sabaté, Valentí. 2001. *El Euro: balance de los tres primeros años*. La Caixa.
- Moreno Garrido, Ana. 2007. *Historia del turismo en España en el Siglo XX*. Síntesis.
- Muñoz de Escalona, Francisco. 2004. *Autopsia del turismo*. Eumed.net.
- Nichol, Cindy. 2007. *Innovative finance and alternative sources of revenue for airports*. Transportation Research Board.
- O'Connell, John; and Williams, George. 2012. *Air transport in the 21st century: key strategic developments*. Ashgate Publishing, Ltd.
- OMT. 2014. *Panorama OMT Del Turismo Internacional. Edición 2013*. OMT
- . 2015. *Panorama OMT Del Turismo Internacional. Edición 2015*. OMT
- Ontiveros, Jorge. 2006. *Descubrir el control aéreo*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Osterwalder, Alexander; y Pigneur, Yves. 2013. *Generación de modelos de negocio*. Grupo Planeta Spain.
- Oxford Economics. 2014. *El futuro de los viajes: visión 2025*.
- Pack, Sasha. 2009. *La invasión pacífica: los turistas y la España de Franco*. Turner.

- Pazos Casado, Manuel Luis. 2006. *Análisis económico de la liberalización del transporte aéreo: Efectos sobre el sistema aeroportuario de Andalucía (1986-2001)*. Universidad de Sevilla.
- Pellejero, Carmelo. 2005. "Evolución de los movimientos turísticos fronterizos y de las demandas hotelera y extrahotelera en España a lo largo del siglo XX."
- Pellejero, Carmelo. 2000. *El Instituto Nacional de Industria en el Sector Turístico: Atesa (1949-1981) y Entursa (1963-1986)*. Universidad de Málaga, Servicio de Publicaciones.
- Pellejero, Carmelo; y Bote, Venancio. 1999. *Historia de la economía del turismo en España*. Cívitas.
- Pisani-Ferry, Jean. 2012. *El despertar de los demonios: la crisis del Euro y cómo salir de ella*. Antoni Bosch editor.
- Portillo Navarro, María José. 1998. *Reformas tributarias y recaudación en la región de Murcia y en España*. EDITUM.
- Postorino, Nadia. 2010. *Development of regional airports: theoretical analyses and case studies*. WIT Press.
- Postorino, Nadia. 2011. *Regional airports*. WIT Press.
- Powell, Charles; y Jiménez Redondo, Juan Carlos. 2007. *Del autoritarismo a la democracia: estudios de política exterior española*. Silex Ediciones.
- Quinet, Emile; and Vickerman, Roger. 2004. *Principles of transport economics*. Edward Elgar Pub.
- Sabín, José Manuel. 1997. *La dictadura franquista (1936-1975)*. Ediciones AKAL.
- Sáez Nieto, Francisco Javier; y Portillo, Yolanda. 2003. *Descubrir la navegación aérea*. AENA. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Salazar de la Cruz, Francisco. 2003. *Introducción a la gestión económica de aeropuertos*. Fundación AENA.
- Salter, Mark. 2008. *Politics at the airport*. University of Minnesota Press.
- Sánchez Ribas, Javier; y Franco Pantoja, Francisco. 2005. *Guía para orientación legal en inmigración*. Lex Nova.
- Secall, Rafael; Fuentes García, Rafael; y Martín Rojo, Mar. 2006. *Estructura de mercados turísticos*. Editorial UOC.
- Secall, Rafael; y Fuentes García, Ramón. 2000. *Economía, historia e instituciones del Turismo en España*. Ediciones Pirámide.
- Serebrisky, Tomás. 2011. *Airport economics in Latin America and the Caribbean: benchmarking, regulation, and pricing*. World Bank Publications.
- Sismanidou, Athina; y Tarradellas, Juan Ramón. 2015. «Traffic demand forecasting and flexible planning in airport capacity expansions: lessons from the Madrid-Barajas new terminal area master plan». *Case Studies on Transport Policy*.
- Smith, Adam. 1776. *An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Cosimo, Inc.
- Stiglitz, Joseph. 1998. «Distinguished Lecture on Economics in Government: The Private Uses of Public Interests: Incentives and Institutions». *Journal of Economic Perspectives* 12 (2): 3-22. doi:10.1257/jep.12.2.3.
- Suau-Sanchez, Pere; Burghouwt, Guillaume; y Fageda, Xavier. 2015. «Reinterpreting EU Air Transport Deregulation: A Disaggregated Analysis of the Spatial Distribution of Traffic in Europe, 1990–2009». *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, febrero, n/a - n/a. doi:10.1111/tesg.12133.
- Taylor, John William Ransom; and Munson, Kenneth. 1975. *History of Aviation*. Octopus.

- Tejada, Iván. 2002a. *Descubrir los aeropuertos*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- . 2002b. *Descubrir la aviación general*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Thatcher, Thomas. 2011. *A guidebook for the preservation of public-use airports*. Transportation Research Board.
- Theobald, William. 2005. "The meaning, scope, and measurement of travel and Tourism." *Butterworth-Heinemann/Elsevier*.
- Uriel, Ezequiel; y Monfort, Vicente. 2001. "El Sector turístico en España." *Caja de Ahorros del Mediterráneo*.
- Utrilla, Luis. 2003. *Descubrir el transporte aéreo*. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- Valle Gálvez, Alejandro. 2007. *España y Marruecos: en el centenario de la Conferencia de Algeciras*. Librería-Editorial Dykinson.
- Van Aarle, Bas. 2013. «Structural reforms and fiscal adjustments: policy options for the euro area». *Journal of Economic Policy Reform* 16 (4): 320-35. doi:10.1080/17487870.2013.827909.
- Vasigh, Bijan; Tacker, Tom; and Fleming, Ken. 2008. *Introduction to air transport economics: from theory to applications*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Vecino, Darío. 1973. *Cuando CETA fue el principio: 50 años de la aviación comercial civil española, 1921-1971*. Iberia-Líneas Aéreas de España.
- Verma, Tomas; Araújo, Nuno; y Herrmann, Hans Jurgen. 2014. «Revealing the structure of the world airline network». *Scientific Reports* 4 (julio). doi:10.1038/srep05638.
- Vidal Olivares, Javier. 2011. *Las alas de España: Iberia, líneas aéreas (1940-2005)*. Universitat de València.
- Wallingre, Noemi. 2003. *Transporte Aéreo y Turismo*. Ediciones Turísticas.
- Warner, Mildred. 2013. «Private finance for public goods: social impact bonds». *Journal of Economic Policy Reform* 16 (4): 303-19. doi:10.1080/17487870.2013.835727.
- Wheatcroft, Stephen. 1994. *Aviation and tourism policies: balancing the benefits*. World Tourism Organization.
- Williams, George; y Pagliari, Romano. 2004. «A comparative analysis of the application and use of public service obligations in air transport within the EU». *Transport Policy* 11 (1): 55-66. doi:10.1016/S0967-070X(03)00040-4.

Apéndices Tesis:

Modelos de Gestión Aeroportuaria. Impacto en la Evolución del Turismo en España (1940-2011)

CARLOS CORULLÓN HERMOSA
Universidad Autónoma de Madrid

Dirección:

Nadia Fernández de Pinedo

José Patricio Sáiz González



PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Índice de Apéndices

APÉNDICE 1. ESPACIO SCHENGEN	7
APÉNDICE 2. IMPLICACIONES DEL CONVENIO DE CHICAGO.....	11
APÉNDICE 3. LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN EUROPA	15
APÉNDICE 4. TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2012-2014	20
APÉNDICE 5. MEDIDAS LLEVADAS A CABO POR EL AENA PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE AÉREO E INCENTIVAR EL TURISMO ENTRE 2009 Y 2011.	27
APÉNDICE 6. DATOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS DE AENA ESTRUCTURADOS SEGÚN LA PROPUESTA 496	30
6.1. Individual airport operator	30
6.1.1. Madrid airport.....	30
6.1.2. Barcelona airport.....	33
6.1.3. Palma de Mallorca airport	36
6.1.4. Málaga Airport.....	39
6.1.5. Gran Canaria airport	42
6.1.6. Alicante airport	45
6.1.7. Tenerife Sur airport	48
6.1.8. Ibiza airport	51
6.1.9. Valencia airport	53
6.1.10. Lanzarote airport.....	56
6.1.11. Fuerteventura airport.....	59
6.2. Group airport operator (GAO).....	62
6.2.1. Atlantic CAO.....	63
6.2.2. Cantabrian CAO.....	66

6.2.3. River Ebro CAO	68
6.2.4. Mediterranean CAO	72
6.2.5. Betico CAO	74
6.3. Airport operator of Canary islands	78
6.4. Airport operator of Balearic islands	81
6.5. Airport operator of the Strait	83
6.6. Civil-Military CAO	86
6.7. Airports closed to civil commercial traffic	89
6.8. Aeropuertos No Operados por AENA	92
APÉNDICE 7. ANÁLISIS DE TRÁFICO AÉREO EN LOS AEROPUERTOS DE AENA.....	94
APÉNDICE 8. EVOLUCIÓN DE LAS DIFERENTES TASAS APLICABLES AL PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015.....	97
APÉNDICE 9. DATOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS DE AENA 2009-2014	105
APÉNDICE 10. EJEMPLOS DE MODELOS INTERNACIONALES DE GESTIÓN AEROPORTUARIA	112
10.1. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Propiedad	112
10.1.1. Aeropuertos de Propiedad Pública.....	112
10.1.1.1. Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Nacionales	113
10.1.1.2. Aeropuertos de Propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales	114
10.1.1.3. Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Autonómicos y/o Locales	115
10.1.2. Aeropuertos de Propiedad Mixta con Capital Público y Privado	115
10.1.3. Aeropuertos de Propiedad Privada	117
10.2. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Gestión	118
10.2.1. Gestión directa por la Propiedad.....	118
10.2.1.1. Aeropuertos gestionados por el Estado directamente o a través de empresas públicas.....	119

10.2.1.2. Aeropuertos gestionados por Empresas mixtas del Estado, entidades regionales o locales y privadas	119
10.2.1.3. Aeropuertos gestionados directamente por la propiedad privada.....	120
10.2.2. Gestión mediante Concesiones	120
10.2.2.1. Aeropuertos gestionados por instituciones públicas en régimen de concesión	120
10.2.2.2. Aeropuertos gestionados por sociedades mercantiles mixtas en régimen de concesión	121
10.2.2.3. Gestión de la concesión por sociedades privadas.....	121
10.2.3. Contratos de Gestión	122
10.3. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Configuración.....	123
10.3.1. Por su agrupación	123
10.3.1.1. Gestión de red aeroportuaria.....	123
10.3.1.2. Operador multi aeroportuario.....	124
10.3.1.3. Aeropuertos aislados.....	124
10.3.1.4. Alianzas	124
10.3.2. Por la relación Aeropuertos / Navegación Aérea	124
10.3.2.1. Gestión conjunta.....	125
10.3.2.2. Gestión separada	125

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Apéndice 1. Espacio Schengen

Espacio y Tratado Schengen.

Los orígenes de los acuerdos Schengen se remontan a julio de 1984, con sólo dos países signatarios, Francia y Alemania, a los que se adhieren posteriormente los países del Benelux (1985), Italia (1990), España¹ y Portugal (1991), Grecia (1992), Austria (1995), Dinamarca, Suecia, Finlandia, Islandia y Noruega (1996), Chipre, República Checa, República Eslovaca, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia (2004) y Suiza (2005). No obstante, todo Estado miembro de la Unión Europea podrá convertirse en Parte del territorio de Schengen. La plena participación de Bulgaria, Chipre y Rumanía está prevista que se consiga en los próximos años. Por otra parte, dos miembros de la Unión, Irlanda y el Reino Unido han optado por permanecer fuera del tratado Schengen. En la actualidad, entre los países anteriormente citados, se aplican, entre otras, las siguientes medidas:

- La supresión de los controles de personas en las fronteras interiores, en particular la supresión de obstáculos y restricciones a la circulación en los pasos fronterizos de carretera.
- La introducción y aplicación del régimen Schengen en los aeropuertos y aeródromos.
- La realización de los controles en las fronteras exteriores y medidas destinadas a mejorar la seguridad de dichas fronteras.
- La lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
- La ejecución de las solicitudes de asistencia judicial internacional.

Schengen (Acuerdo y Convenio)

El Acuerdo de Schengen, firmado el 14 de junio de 1985 en Schengen entre Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo, y los Países Bajos, establece un territorio sin fronteras, el denominado Espacio Schengen. El 19 de junio de 1990, los cinco Estados partes del Acuerdo firmaron el Convenio de Schengen, en el que se definen las condiciones y garantías de aplicación de la libre circulación. Dicho Convenio modifica las leyes nacionales y está sujeto a ratificación parlamentaria. El Espacio Schengen implica:

- La supresión de los controles en las fronteras comunes y la realización de estos controles en las fronteras exteriores.
- La definición común de las condiciones de paso a través de las fronteras exteriores y el establecimiento de normas uniformes de control de estas personas en dichas fronteras.

¹ BOE» núm. 81, de 5 de abril de 1994.

- La separación en las terminales de los aeropuertos y puertos entre los viajeros que circulan en el ámbito de Schengen y los procedentes del exterior de la zona.
- La armonización de las condiciones de entrada y de visados para las estancias cortas.
- La coordinación entre administraciones para supervisar las fronteras (funcionarios de conexión, armonización de las instrucciones y de la formación impartida al personal).
- La determinación de la responsabilidad de los transportistas (compañías aéreas) en la lucha contra la inmigración irregular.
- Obligación de declarar a todo nacional de un tercer país que circule de un país a otro.
- La definición de normas relativas a la responsabilidad del examen de las solicitudes de asilo, recogidas en el Convenio de Dublín.
- El establecimiento del derecho de observación y persecución transfronteriza para los agentes de policía de los Estados miembros del espacio Schengen.
- Refuerzo de la cooperación judicial a través de un sistema de extradición más rápido.

Cruce de fronteras

El Acuerdo de Schengen distingue entre fronteras interiores o exteriores para realizar un nivel de control y de vigilancia en función de cada tipo de frontera.

- Se entiende por fronteras interiores: las fronteras terrestres comunes de las Partes², así como sus aeropuertos por lo que respecta a los vuelos interiores y sus puertos marítimos por lo que respecta a los enlaces regulares de transbordadores con procedencia o destino exclusivamente en otros puertos de los territorios de las Partes y que no efectúen escala en los puertos ajenos a dichos territorios.
- Por fronteras exteriores: las fronteras terrestres y marítimas, así como los aeropuertos y puertos marítimos de las Partes, siempre que no sean interiores.

Las fronteras interiores podrán cruzarse en cualquier lugar sin que se realice control alguno de las personas. No obstante, cuando así lo exijan el orden público o la seguridad nacional, una Parte contratante podrá decidir que se efectúen en las fronteras interiores y durante un período limitado controles fronterizos nacionales adaptados a la situación. En principio, las fronteras exteriores sólo podrán cruzarse por los pasos fronterizos y durante las horas de apertura establecidas.

Los pasajeros de un vuelo procedente de terceros Estados que embarquen en vuelos interiores serán sometidos previamente, a la entrada, a un control de personas y a un control de los equipajes de mano en el aeropuerto de llegada del vuelo exterior. Lo mismo se observará con respecto a los pasajeros que embarquen en un vuelo con destino a terceros Estados. Por vuelo interior se entiende todo vuelo

² Países firmantes del Acuerdo.

con procedencia o destino exclusivamente en los territorios de las Partes, sin aterrizaje en un tercer Estado.

La circulación transfronteriza en las fronteras exteriores se efectuará con arreglo, entre otros, a los siguientes principios uniformes:

- El control de las personas incluirá no sólo la comprobación de los documentos de viaje y de las restantes condiciones de entrada, de residencia, de trabajo y de salida, sino también la investigación y la prevención de peligros para la seguridad nacional y el orden público de las Partes. Dicho control se referirá asimismo a los vehículos y objetos que se hallen en poder de las personas que crucen las fronteras, y cada Parte lo efectuará de conformidad con su legislación.
- Todas las personas deberán ser objeto de al menos un control que permita determinar su identidad tras haber exhibido o presentado documentos de viaje.
- A la salida se procederá al control que exija el interés de todas las Partes en virtud del derecho de extranjería y en la medida en que sea necesario para investigar y prevenir peligros para la seguridad nacional y el orden público.

Documentación necesaria para el cruce de fronteras

La entrada en vigor del Convenio de Aplicación del Acuerdo Schengen supone la supresión de los controles en las fronteras interiores y el traslado de éstos a las fronteras exteriores. Toda persona que haya entrado regularmente por la frontera exterior de uno de los Estados signatarios del Convenio tendrá derecho, en principio, a circular libremente por el territorio de todas ellas durante un período que no supere los tres meses por semestre.

La documentación requerida para trasladarse entre los Estados que aplican el Convenio Schengen es la que se detalla a continuación:

- Españoles: Documento nacional de identidad o pasaporte en vigor.
- Nacionales del resto de estados miembros de la unión europea o del espacio económico europeo: Documento nacional de identidad o pasaporte en vigor.
- Extranjeros residentes en un estado que aplique el convenio de Schengen: Documento de viaje en vigor y autorización de residencia.
- Extranjeros no residentes en los estados que aplican el convenio de Schengen: Documento de viaje en vigor con el visado cuando éste sea exigido. Los titulares del visado uniforme, válido para el territorio de todos los Estados mencionados, podrán circular durante los días de estancia indicados en el mismo.
- Requisitos de declaración: Los extranjeros mencionados en el apartado anterior, que entren regularmente en el territorio de un Estado parte procedente de cualquiera de los restantes Estados, están obligados a declararlo a las autoridades competentes del Estado en que entren.

Obligaciones de información por parte de los transportistas (compañías aéreas)

A efectos de combatir la inmigración ilegal y garantizar la seguridad pública, los transportistas (compañías aéreas) que realicen rutas procedentes de países externos al Espacio Schengen suministrarán a la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior la siguiente información relativa a las personas que vayan a ser trasladadas:

- El número y el tipo de documento de viaje utilizado.
- La nacionalidad.
- El nombre y apellidos.
- La fecha de nacimiento.
- El paso fronterizo de entrada en el territorio español.
- El código de transporte.
- La hora de salida y de llegada del transporte.
- El número total de personas transportadas en ese medio.
- El lugar de embarque.

Los datos se remitirán por medios electrónicos, de acuerdo con los requisitos técnicos que establezca el Ministerio del Interior. La información se transmitirá en el momento de la finalización del término del embarque y antes de la salida del medio de transporte.

Apéndice 2. Implicaciones del Convenio de Chicago

Convenio de Chicago

La regulación del transporte aéreo internacional tal como hoy la conocemos surgió de la Conferencia de Chicago, convocada por el bando aliado al final de la II Guerra Mundial para establecer un régimen para la aviación civil internacional. Entre el uno de noviembre y 7 de diciembre de 1944 se celebró en Chicago una reunión internacional a la que asistieron miembros de 52 países. Los Estados Unidos en Chicago trataron de llegar a un texto único aceptado por todos pero este propósito no se consiguió, por lo que adoptaron una serie de Apéndices que figuran en su protocolo final. Dichos apéndices son:

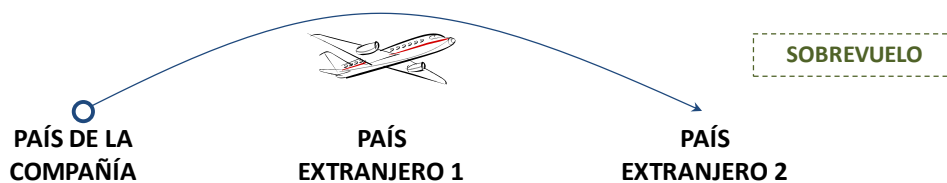
- **Apéndice I:** Convenio Provisional sobre la Aviación Civil Internacional. Se crea la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional (OPACI), con la intención de evitar un vacío mientras se conseguían las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio (26). Este organismo desarrolló las funciones técnicas y de asesoramiento hasta abril de 1947, momento en el que nace la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como agencia de las Naciones Unidas orientada a impulsar el desarrollo y promover la cooperación en el terreno de la aviación civil internacional.
- **Apéndice II:** (Convenio sobre la Aviación Civil Internacional) Tiene como aspectos más destacados los siguientes:
 - Reconoce la soberanía exclusiva y absoluta de cada Estado sobre la zona aérea que abarca su territorio, incluidas las aguas territoriales adyacentes.
 - Establece que el servicio aéreo internacional regular requiere el permiso especial u otra autorización del Estado y se realizará bajo las condiciones de dicho permiso o autorización. En cambio, no exige esas condiciones para el tráfico no regular, que podrá realizarse sin permiso previo, aunque cada Estado tiene la libertad de imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que juzgue convenientes.
 - Reserva el tráfico de cabotaje (transporte entre aeropuertos del mismo Estado) a los nacionales de cada Estado.
 - Establece la nacionalidad de las aeronaves, que será única, estará vinculada a su matrícula y deberá exteriorizarse mediante las correspondientes marcas.
 - Cada Estado será responsable de las normas de aeronavegabilidad correspondientes a sus propias compañías.
 - Se crea la OACI.

- **Apéndice III:** Acuerdo relativo al Tránsito de los servicios Aéreos Internacionales. Establece como facultades de los Estados contratantes las siguientes:
 - Designar la ruta en su territorio de los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán utilizar.
 - Imponer derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos e instalaciones, sin discriminación por nacionalidad.
 - Denegar o revocar el certificado o permiso a una empresa de otro Estado cuando considere que la propiedad y la dirección efectiva de la misma no ésta en manos de nacionales de un Estado contratante.
 - Denegar o revocar el certificado o permiso cuando la empresa no cumpla con las leyes del Estado que sobrevuele.
- **Apéndice IV:** Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional.
 - Contiene y define las libertades del aire, por lo que ha servido siempre de referencia en toda clase de negociaciones entre países. Fue denunciado por EE.UU., lo que anuló a efectos prácticos su valor, siendo regulados los aspectos implícitos en el mismo a través de convenios bilaterales sobre transporte aéreo y navegación aérea, en donde los Estados se otorgan recíprocamente libertades y privilegios en la medida y condiciones que mutuamente se establecen.

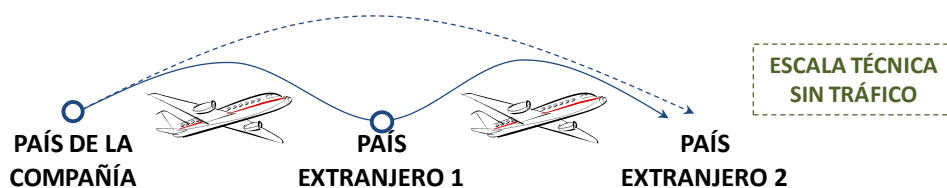
Libertades del Aire

Hay ocho libertades del aire. Las dos primeras libertades corresponden a las llamadas libertades técnicas y las restantes a las libertades comerciales.

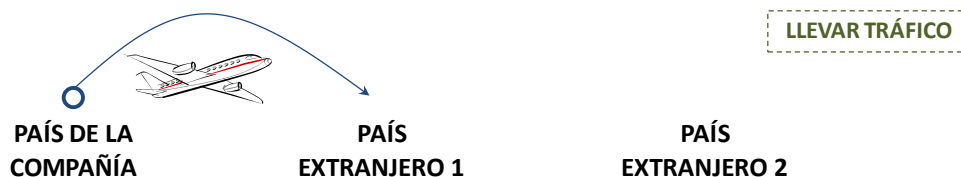
- **Primera libertad:** El derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.



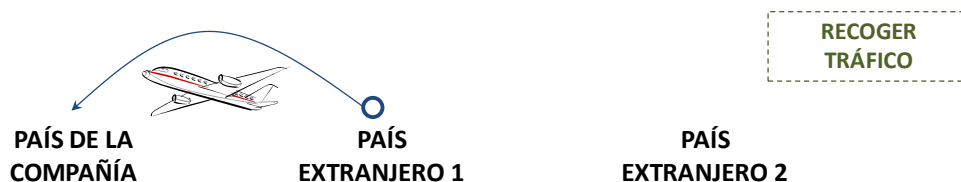
- **Segunda libertad:** El derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por razones técnicas.



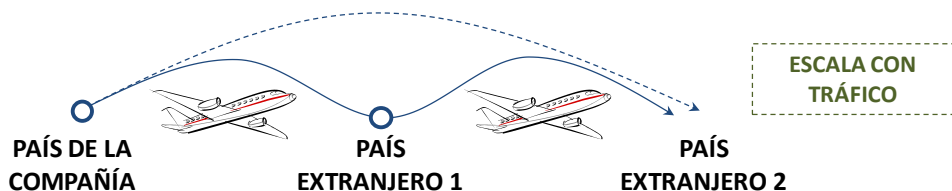
- **Tercera libertad:** El derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.



- **Cuarta libertad:** El derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.



- **Quinta libertad:** El derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.



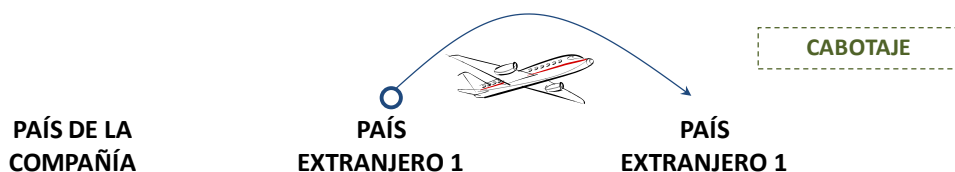
- **Sexta libertad:** El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial entre otros dos estados vía su propio territorio.



- **Séptima libertad:** El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio.



- **Octava libertad:** El derecho a que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado (cabotaje).



Acuerdos Bilaterales

La Convención de Chicago fue un éxito, ya que se establecieron normas técnicas, se crearon rutas aéreas y se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI/ICAO) pero no se consiguieron firmar ni acuerdos ni convenios relativos a la libertad de fijación de rutas, fijación de capacidades, elección de destinos, etc. El objetivo de la reunión era facilitar el transporte aéreo después de la II Guerra Mundial y promover el desarrollo ordenado de la aviación civil. Se establecieron mecanismos de regulación del Tráfico Aéreo por parte de los Estados mediante la firma de Acuerdos Bilaterales. Estos convenios regulan el tráfico aéreo desde mediados de los años cuarenta y han evolucionado muy poco desde entonces, con excepción de los acuerdos auspiciados por la Comisión Europea. Hay tres tipos de Acuerdos Bilaterales:

- **Uniforme o Tipo Chicago**: generalmente no se utiliza, se llama así porque se definió en el Convenio de Chicago en 1944.
- **Abierto o Tipo Bermudas**: es el modelo más empleado a partir de 1946, su nombre viene del lugar del primer acuerdo entre Estados Unidos y Reino Unido.
- **Cerrado o Tipo Europeo**: usado en Europa normalmente para el tráfico regular hasta la implantación del Mercado Único Europeo.

Los tratados bilaterales (tratados-contrato) se producen a través de discusiones vis-a-vis entre dos Estados; el texto entra en vigor por un plazo de tiempo hasta que uno de los dos Estados lo denuncia; tienen un contenido básicamente comercial y económico; y dejan a las compañías aéreas el arreglo final de los detalles. El mecanismo normal de un convenio bilateral sería el siguiente. Los Estados contratantes hacen referencia al Convenio de Chicago; designan una o varias compañías aéreas para explotar los derechos de tráfico del acuerdo; determinan que rutas, escalas y derechos de tráfico que se conceden mutuamente; y delegan en las compañías aéreas designadas las discusiones de tarifas, frecuencias y capacidad en las rutas determinadas previamente. Las principales características de los acuerdos Bilaterales son:

- Limitación de rutas y destinos.
- No concesión de 5ª Libertad.
- Designación exclusiva de Compañías (a veces doble o triple).
- Igualdad en cuanto a capacidad de carga (sin control de frecuencias ni capacidad).
- Sistema de Tarifas IATA, sometido a doble aprobación.

Apéndice 3. Liberalización del Transporte Aéreo en Europa

Liberalización del Transporte Aéreo en Estados Unidos. 1ª fase, 1978-1984

Estados Unidos es el primer país que actúa de manera decidida para conseguir una desregulación completa, que genere un libre mercado de aviación y que el sector funcione bajo las reglas de competencia. Este proceso de Liberalización se produce en varias fases de modo que se permita a las empresas una mejor adaptación a las nuevas reglas. El 24 de octubre de 1978 se aprueba “Airline Deregulation Act 1978” por el congreso de Estados Unidos. Sus objetivos eran mayor libertad tarifaria; eliminación de restricciones relativas a capacidad, frecuencias, derechos en rutas; eliminación de competencia desleal (protección gubernativa); designación de múltiples compañías; y autorización de más aeropuertos Internacionales. El efecto fundamental de esta medida era eliminar una gran parte del control de la Administración sobre los aspectos comerciales del transporte aéreo a fin de incentivar la competencia entre las compañías aéreas, en beneficio del usuario. Anteriormente a esta Ley, existían dos organismos: la FAA que se ocupaba de las normas de aeronavegabilidad, seguridad, certificación, control del espacio aéreo y demás problemas técnicos de la aviación civil; y el CAB (Civil Aviation Board) que controlaba rutas, frecuencias, tarifas y el resto de los aspectos comerciales. El Deregulation Act preveía la eliminación del CAB a través de un proceso gradual:

- El 1 de enero de 1982 desaparecería su control sobre rutas y frecuencias
- El 1 de enero de 1983 desaparecería el control de tarifas
- El 1 de enero de 1984 iniciaría el cierre paulatino de sus instalaciones
- El 1 de enero de 1985 el CAB dejaría de existir.

El proceso de liberalización tuvo una aplicación paulatina. El primer objetivo fue liberalizar el mercado interno de Estados Unidos. A continuación se buscó ampliar la liberalización a los tratados bilaterales con Holanda, Bélgica, Alemania, Singapur, Tailandia, Corea, Filipinas..., excepto con Reino Unido ya que se había firmado un acuerdo previo en 1977. Se transforman los antiguos tratados bilaterales por Acuerdos Bilaterales “Abiertos 1978”, en los cuales se estipulaban nuevos aspectos como el acceso al mercado, designación de múltiples compañías, limitación de la propiedad y control de las compañías a ciudadanos nacionales, desaparecía el control sobre la capacidad y las frecuencias, las tarifas eran libres salvo doble desaprobación, acceso a puntos concretos del otro país y aplicación de Derechos de 5ª Libertad. Este proceso de liberalización aportaba claros beneficios a Estados Unidos respecto al resto de países ya que en Estados Unidos había un mayor número de aeropuertos desde los que operar y había mayores opciones de sacar partido a la 5ª libertad. El punto débil de este proceso que limitaba los beneficios de Estados Unidos era la “debilidad” de Pan Am y TWA, por los problemas económicos que arrastraban.

Liberalización del Transporte Aéreo en Estados Unidos. 2ª fase, 1984-1991

Esta segunda fase se fue liderada por el Reino Unido en el Mercado Europeo, ya que a raíz de los convenios firmados entre 1978 y 1984 se revisan los Acuerdos Bilaterales tradicionales y se imponen condiciones de tipo “Abierto 1978” salvo en el acceso al Mercado. Como consecuencia de esta segunda fase se obtienen unos resultados espectaculares, ya que se produce una fuerte bajada de tarifas que es acompañado de un aumento espectacular del tráfico aéreo. También se lleva a cabo la revisión de los Acuerdos Bilaterales “Abiertos 1978” firmados por Estados Unidos consiguiéndose un aumento en el número de destinos en Estados Unidos y la concesión de más derechos de 5ª libertad por parte de Estados Unidos. Se imponen condiciones de tipo “Abierto 1978” salvo en el acceso al Mercado, permitiendo el acceso total a cualquier ruta entre los dos Estados, pero con escasa concesión de 5ª libertad.

Evolución hacia Políticas de Cielos Abiertos.

En los primeros años 90 la “Liberalización” se vio insuficiente ya que en algunos casos los puntos de servicio se limitaban, los derechos de 5ª libertad estaban limitados por la regulación del tercer Estado, el cabotaje no se concedía, no se contemplaba la concesión de derechos de tráfico de 7ª libertad, y tanto el control como la propiedad de las compañías se limitaba a los ciudadanos nacionales, ya que un ciudadano o empresa extranjera no puede tener más del 25% de las acciones de una compañía americana. Los avances conseguidos a través de los nuevos tratados bilaterales de tipo liberal eran insuficientes porque hacían “diferente” a la industria del transporte aéreo frente a otras, además los tratados eran restrictivos para una industria del transporte que había madurado y que contaba con compañías domésticas con mucho poder en Estados Unidos, se habían realizado muchas fusiones y alianzas comerciales, pero sobre todo se había reducido el apoyo gubernamental a las compañías de bandera consecuencia de las sucesivas privatizaciones.

En 1992 se firma el primer Convenio de Cielos Abiertos entre Estados Unidos y Países Bajos. Este nuevo Convenio garantizaba el acceso abierto a todas las rutas, derechos ilimitados de 5ª libertad, designación múltiple de compañías, ausencia de control de frecuencia y capacidad, ausencia de control tarifario, hay libertad para realizar cambios en los tamaños de aeronaves utilizadas y se permitía la libertad de compartición de código. Pero ese mismo año se produce una crisis económica en el sector Aeronáutico a raíz de la cual la administración Estados Unidos se compromete a impulsar la política de Cielos Abiertos. Los Objetivos que perseguía obtener el Gobierno de Estados Unidos eran aumentar opciones de precios y servicios al consumidor, mejorar el acceso de las ciudades de Estados Unidos al Transporte Aéreo internacional, eliminar restricciones a los transportistas, eliminar subvenciones gubernamentales, y reducir barreras para la creación de sistemas globales de transporte (inversión extranjera).

Se firmaron nuevos acuerdos de Cielos Abiertos a partir de 1995, similares al de Estados Unidos y Países Bajos pero a veces sujetos a inmunidad antimonopolio ante una posible fusión y/o alianza de compañías por parte de Estados Unidos, estos convenios estaban condicionados por la imposibilidad de abrir

algunos aeropuertos a un mayor número de compañías, tampoco incluían derechos de tráfico de cabotaje ni de 7ª libertad, y seguían siendo muy restrictivos en cuanto a propiedad y control.

Liberalización del Transporte Aéreo en Europa.

La liberalización del sector del transporte aéreo viene de la mano de las competencias asumidas por la Unión Europea que dictó tres paquetes de medidas liberalizadoras que cambiaron la concepción proteccionista que imperaba en nuestra legislación, y de la que fue fiel reflejo, la Ley de Navegación Aérea. Así, se reguló entre otras materias la prohibición de intervención de las autoridades en la fijación de las tarifas de las compañías aéreas, el acceso a las franjas horarias (slots), los sistemas informatizados de reservas, el libre acceso a los servicios de asistencia en tierra, la posibilidad de ayudas a las compañías aéreas, las obligaciones de servicio público, la unificación de un cielo único para una mejor y más segura gestión del tráfico aéreo comunitario, la uniformidad en el otorgamiento y reconocimiento de las licencias en materia de personal y aeronaves..., los derechos de indemnización por denegación de embarque, cancelación y anulación. Esta liberalización ha supuesto en la práctica, de manera destacable, que cualquier compañía aérea intracomunitaria pueda prestar en España todo tipo de servicios de transporte aéreo, de carácter regular o no regular.

Además, los acuerdos bilaterales suponen otra fuente de obligaciones para los Estados signatarios, en las que se otorgan derechos de acceso al mercado aéreo de cada país a las compañías aéreas. Fundamentalmente derechos de ruta, de explotación (franjas, frecuencias, tipos de aeronaves...) y de tráfico (3ª, 4ª y 5ª libertad del aire). Como consecuencia del derecho de establecimiento que trae su origen en el derecho comunitario, la Unión Europea ha asumido también competencias para velar por la aplicación de este principio, y así ha declarado nulos los acuerdos de cielos abiertos entre distintos Estados miembros y los EEUU a raíz de la inclusión en los mismos de cláusulas discriminatorias por la nacionalidad de las compañías aéreas, y se ha cerrado un acuerdo de cielos abiertos con este país en el que se han otorgado derechos de quinta libertad de manera ilimitada.

La aprobación del Reglamento 847/2004, de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, reconocía que la Comunidad tiene competencias exclusivas en determinadas materias objeto de negociación en los acuerdos bilaterales, fundamentalmente para garantizar el derecho de las compañías aéreas comunitarias de beneficiarse del derecho de establecimiento en la Comunidad, incluido el derecho de acceso no discriminatorio al mercado, para lo cual será necesario que en los acuerdos se incluyan las cláusulas estándar pertinentes, desarrolladas y establecidas conjuntamente entre los Estados miembros y la Comisión, y se comunique a la Comisión el inicio de las negociaciones. Independientemente de la liberalización producida en el mercado intracomunitario y de los acuerdos bilaterales firmados, la Ley de Navegación Aérea exige el otorgamiento de una licencia a la compañía aérea por parte de las autoridades aeronáuticas nacionales, para el inicio de los servicios.

El proceso de Liberalización en Europa fue diferente del seguido en estados Unidos porque en la Comunidad Económica Europea existían muchas compañías de bandera que operaban en mercados domésticos completamente protegidos en los que no había competencia y el mercado internacional estaba supeditado a las disposiciones de los acuerdos bilaterales (Alonso 1998, 10). Teniendo en cuenta que el transporte aéreo favorece la integración y desarrollo de relaciones con regiones distantes de todo el mundo a partir del año 1987, la Comunidad Económica Europea llevó a cabo una política escalonada que permitiese generar mayor competencia en los mercados aéreos. Las áreas de actuación sobre las que se actuó fueron:

- Por un lado, liberalización de las tarifas, el acceso al mercado, el control de la capacidad y de las licencias de compañías aéreas; y, por otro, protección frente a las prácticas restrictivas de la competencia, protección contra la competencia desleal.
- Regulación a nivel europeo en materia de seguridad, medio ambiente (especialmente en materia de ruido), responsabilidad por transporte, protección de los consumidores frente a la denegación de embarque (overbooking), sistemas de reservas y adjudicación de "slots" aeroportuarios.
- Infraestructuras, teniendo en cuenta las restricciones de capacidad de los aeropuertos y la necesidad de desarrollar un sistema europeo de control de tráfico.
- Desarrollo de nuevos convenios aéreos internacionales entre los países comunitarios y países terceros para la liberalizar dichos mercados.

El proceso de liberalización del transporte aéreo en Europa fue una Estrategia multilateral impulsada por la Dirección de Transporte (liberalización de compañías) y la Dirección General de la Competencia que se desarrolló a través de la puesta en práctica escalonada de tres paquetes de medidas liberalizadoras, aprobados en los años 1987, 1989 y 1992.

Fases del Proceso de Liberalización del Transporte Aéreo en Europa.

El primer paquete de medidas entró en vigor el 1 de enero de 1988 y solamente se aplicaba al transporte aéreo de línea regular entre países comunitarios (los vuelos interiores o domésticos y los internacionales quedaban excluidos) (Alonso 1998, 12). Las medidas que formaban esta primera fase son las siguientes:

- Directiva 87/601, sobre tarifas de transporte aéreo regular.
- Decisión del Consejo 87/602, sobre distribución de capacidad de pasajeros entre compañías aéreas que realicen servicios regulares entre Estados miembros y acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios regulares entre Estados miembros.
- Reglamento CEE 3975/1987, sobre aplicación de la normativa de la competencia al sector del transporte aéreo.
- Reglamento CEE 3976/1987, de exención por categorías para los acuerdos sobre: 1) planificación conjunta, coordinación de capacidades, reparto de ingresos, consultas relativas a tarifas y la

asignación de períodos horarios en los aeropuertos (Reglamento 2671/1988); 2) sistemas informatizados de reserva (Reglamento 2672/1988); y 3) servicios de asistencia en tierra (Reglamento 2673/1988).

El segundo paquete estaba formado por las siguientes medidas:

- Reglamento 2342/1990, sobre tarifas de servicios aéreos regulares.
- Reglamento 2343/1990, sobre acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de capacidad de pasajeros entre las compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre estados miembros.
- Reglamento 1284/1991, que modifica el Reglamento 3975/1987.
- Reglamento 2344/1990, sobre exenciones por categorías para los siguientes acuerdos entre compañías aéreas: 1) planificación conjunta, coordinación de capacidades, consultas relativas a tarifas y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos (Reglamento 84/1991); 2) sistemas informatizados de reserva (Reglamento 83/1991); y 3) servicios de asistencia en tierra (Reglamento 82/1991).

La liberalización concluyó en 1992 con la aprobación del llamado "tercer paquete aéreo", que comprendía las siguientes medidas:

- Reglamento 2409/1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos.
- Reglamento 2408/1992, sobre acceso de las compañías comunitarias a las rutas aéreas intracomunitarias.
- Reglamento 2407/1992, sobre la concesión de licencias a compañías aéreas.
- Reglamento 95/1993, sobre normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
- Reglamento 2410/1992, que modifica el Reglamento 3975/1987, permitiendo la aplicación de la normativa de competencia también al transporte doméstico.
- Reglamento 2411/1992, sobre exenciones por categorías para los siguientes acuerdos entre compañías aéreas: 1) planificación conjunta y coordinación de horarios, explotación conjunta de líneas, consultas relativas a tarifas y asignación de períodos horarios en los aeropuertos (Reglamento 1617/1993); y 2) sistemas informatizados de reserva (Reglamento 3652/1993).

Posteriormente, la Comisión Europea, con el fin de actualizar y modernizar gran parte de la normativa publicada para la liberalización del transporte aéreo publicó el Reglamento³ 1008/2008, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Este Reglamento es el último paso en el proceso de liberalización del transporte aéreo en Europa.

³ Diario Oficial de la Unión Europea L 293/3, 31 de octubre de 2008.

Apéndice 4. Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles 2012-2014

Detalle del tráfico comercial en los aeropuertos españoles

A continuación se detalla el tráfico comercial en los aeropuertos españoles para los años 2012, 2013 y 2014 desagregado por aeropuerto. Se pueden observar el tráfico por tipo de mercado (Doméstico, intra Unión Europea y extra Unión Europea) y por tipo de tráfico (Regular y no Regular). Todos los datos de estas tablas han sido obtenidos del informe publicado por el Ministerio de Fomento: "Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles".

MOVIMIENTO TOTAL DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO- DICIEMBRE 2013

AEROPUERTOS	DOMÉSTICO			INTRA UE			EXTRA UE			TOTAL		Var % 13/12
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	2013	2012	
MADRID-BARAJAS	11903.809	48.423	11952.232	5.577.552	241016	5.818.568	11657.816	232.862	11890.678	39.661.478	45.102.128	-12,1
BARCELONA-EL PRAT	10.062.043	109.806	10.171.849	18.264.943	169.502	18.434.445	5.713.232	855.400	6.568.632	35.174.926	35.091.360	0,2
PALMA DE MALLORCA	4.872.447	31.129	4.903.576	13.594.729	2.806.742	16.401.471	993.055	457.560	1.450.615	22.755.662	22.651.503	0,5
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	1.847.633	87.996	1.935.629	9.319.370	523.301	9.842.671	1.075.743	2.1871	1.097.614	12.875.914	12.531.704	2,7
ALICANTE-ELCHE	1015.173	73.865	1.089.038	6.968.214	437.234	7.405.448	1.105.483	22.927	1.128.410	9.622.896	8.838.849	8,9
GRAN CANARIA	3.569.968	22.569	3.592.537	2.665.491	2.209.632	4.875.123	545.912	551.145	1.097.057	9.564.717	9.688.012	-1,3
TENERIFE SUR	629.707	57.472	687.179	4.623.062	2.544.401	7.167.463	355.237	357.983	713.220	8.567.862	8.381.067	2,2
IBIZA	2.126.740	64.954	2.191.694	2.652.092	748.411	3.400.503	101.649	10.769	112.418	5.704.615	5.528.545	3,2
LANZAROTE	1514.860	26.319	1541.179	2.265.875	1328.662	3.594.537	54.481	62.596	117.077	5.252.793	5.081.307	3,4
VALENCIA	1.381.935	46.608	1.428.543	2.693.916	37.153	2.731.069	425.201	5.816	431.017	4.590.629	4.734.555	-3,0
FUERTEVENTURA	880.675	14.827	895.502	1.950.591	1.236.168	3.186.759	88.006	28.320	116.326	4.198.587	4.330.448	-3,0
BILBAO	2.230.427	70.889	2.301.316	1.371.673	19.398	1.391.071	86.007	5.656	91.663	3.784.050	4.162.079	-9,1
SEVILLA	2.190.675	65.194	2.255.869	1.301.522	38.208	1.339.730	68.304	9.976	78.280	3.673.879	4.268.863	-13,9
TENERIFE NORTE	3.435.658	20.160	3.455.818	9.989	21.712	31.701	23.566	262	23.828	3.511.347	3.713.452	-5,4
GIRONA	69.108	1.194	70.302	2.427.328	83.960	2.511.288	133.421	5.820	139.241	2.720.831	2.818.721	-3,5
MENORCA	1.165.523	47.127	1.212.650	606.286	705.429	1.311.715	12.423	17.051	29.474	2.553.839	2.531.756	0,9
SANTIAGO	1.628.561	78.221	1.706.782	2.16.439	6.948	2.23.387	135.514	1.405	136.919	2.067.088	2.187.952	-5,5
MURCIA-SAN JAVIER	38.460	812	39.272	1.072.176	5.517	1.077.693	19.902	2.717	22.619	1.139.584	1.181.293	-3,5
ASTURIAS	840.620	46.981	887.601	138.327	1.789	140.116	5.044	2.105	7.149	1.034.866	1.304.921	-20,7
SANTANDER	598.919	10.120	609.039	362.455	1.644	364.099	0	23	23	973.161	1.116.373	-12,8
REUS	38.573	109	38.682	623.647	284.091	907.738	10.958	2.360	13.318	959.738	921.537	4,1
CORUÑA (A)	714.275	6.282	720.557	110.144	558	110.702	0	161	161	831.420	834.566	-0,4
PALMA (LA)	575.830	2.528	578.358	129.164	82.916	212.080	0	0	0	790.438	945.659	-16,4
JEREZ	317.807	1.644	319.451	381.519	17.689	399.208	5.569	2.113	7.682	726.341	829.802	-12,5
ALMERÍA	261.656	40.759	302.415	262.782	15.253	278.035	0	13.519	13.519	693.969	728.635	-4,8
VIGO	601.104	2.620	603.724	71.242	3.006	74.248	0	334	334	678.306	828.603	-18,1
FGL GRANADA-JAÉN	607.063	14.128	621.191	12.421	1.946	14.367	0	126	126	635.684	724.843	-12,3
ZARAGOZA	97.728	26.595	124.323	323.583	5.005	328.588	0	3.938	3.938	456.849	548.412	-16,7
MELILLA	278.276	2.106	280.382	0	25	25	0	14	14	280.421	307.525	-8,8
VALLADOLID	192.636	21.264	213.900	13.921	20.522	34.443	0	7.433	7.433	255.776	373.062	-31,4
SAN SEBASTIÁN	237.392	2.990	240.382	191	584	775	0	70	70	241.227	253.916	-5,0
PAMPLONA	142.000	4.157	146.157	0	3.730	3.730	0	1.007	1.007	150.894	183.537	-17,8
HIERRO (EL)	138.368	18	138.386	0	0	0	0	0	0	138.386	151.617	-8,7
LEÓN	28.695	882	29.577	0	518	518	0	491	491	30.586	50.693	-39,7
LLEIDA-ALGUAIRE	8.321	0	8.321	21.033	0	21.033	0	0	0	29.354	33.183	-11,5
BADAJOS	26.786	393	27.179	0	72	72	0	18	18	27.269	63.055	-56,8
GOMERA (LA)	23.931	84	24.015	0	0	0	0	0	0	24.015	19.154	25,4
BURGOS	10.321	4.986	15.307	0	550	550	0	0	0	15.857	16.154	-1,8
SALAMANCA	15.044	56	15.100	0	188	188	0	95	95	15.383	22.376	-31,3
LOGROÑO-AGONCILLO	8.155	95	8.250	0	448	448	0	10	10	8.708	14.466	-39,8
VITORIA	416	1.313	1.729	0	4.791	4.791	0	113	113	6.633	23.610	-71,9
CEUTA	4.490	442	4.932	0	0	0	0	0	0	4.932	17.821	-72,3
ALGECIRAS	2.913	0	2.913	0	0	0	0	0	0	2.913	8.900	-67,3
MADRID-TORREJÓN	0	598	598	0	652	652	0	570	570	1.820	25.401	-92,8
CÓRDOBA	6	1.089	1.095	0	72	72	0	8	8	1.175	1.181	-35,4
ALBACETE	0	116	116	0	509	509	0	41	41	666	2.897	-77,0
HUESCA-PIRINEOS	0	4	4	0	158	158	0	0	0	162	1.187	-86,4
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	11	11	1	18	19	0	0	0	30	50	-40,0
TOTALES	56.334.727	1.059.935	57.394.662	90.031.678	13.710.128	103.741.806	22.616.523	2.684.685	25.301.208	186.437.676	193.177.367	-3,5

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2013.

MOVIMIENTO TOTAL DE AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-DICIEMBRE 2013												
AEROPUERTOS	DOMÉSTICO			INTRA UE			EXTRA UE			TOTAL		Var % 13/12
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	2013	2012	
MADRID-BARAJAS	114.625	3.803	118.428	130.443	6.818	137.261	67.253	3.582	70.835	326.524	368.205	-11,3
BARCELONA-EL PRAT	77.754	3.608	81.362	138.646	5.653	144.299	39.406	5.920	45.326	270.987	284.656	-4,8
PALMA DE MALLORCA	45.685	3.412	49.097	85.052	21.054	106.106	7.374	4.073	11.447	166.650	170.680	-2,4
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	17.304	2.170	19.474	62.163	5.892	68.055	8.062	1.585	9.647	97.176	97.196	0,0
GRAN CANARIA	47.377	831	48.208	16.516	13.043	29.559	6.981	3.852	10.833	88.600	93.456	-5,2
ALICANTE-ELCHE	9.014	1.379	10.393	45.165	3.107	48.272	7.993	544	8.537	67.202	61.499	9,3
TENERIFE SUR	5.644	566	6.210	26.786	14.696	41.482	1.925	2.179	4.104	51.796	51.616	0,3
IBIZA	19.992	2.826	22.818	18.418	8.024	26.442	913	971	1.884	51.144	53.068	-3,6
VALENCIA	18.238	1.736	19.974	20.358	1.576	21.934	3.543	349	3.892	45.800	49.177	-6,9
TENERIFE NORTE	43.674	479	44.153	114	311	425	225	48	273	44.851	50.657	-11,5
LANZAROTE	19.205	264	19.469	13.601	7.731	21.332	378	451	829	41.630	42.399	-1,8
BILBAO	21.015	1.521	22.536	14.522	459	14.981	968	108	1.076	38.593	44.448	-13,2
FUERTEVENTURA	13.914	538	14.452	11.502	7.292	18.794	578	188	766	34.012	36.416	-6,6
SEVILLA	18.194	1.410	19.604	10.747	748	11.495	492	172	664	31.763	38.254	-17,0
MENORCA	13.355	1.418	14.773	4.151	4.198	8.349	158	188	346	23.468	24.467	-4,1
GIRONA	576	139	715	17.835	1.105	18.940	961	284	1.245	20.900	20.986	-0,4
SANTIAGO	12.682	1.377	14.059	1.472	292	1.764	1.095	83	1.178	17.001	18.187	-6,5
PALMA (LA)	10.624	221	10.845	846	652	1.498	0	0	0	12.343	15.939	-22,6
SANTANDER	6.928	384	7.312	2.432	179	2.611	0	27	27	9.950	12.196	-18,4
ASTURIAS	7.548	561	8.109	1.105	204	1.309	38	29	67	9.485	12.123	-21,8
MURCIA-SAN JAVIER	1.019	152	1.171	7.077	212	7.289	154	62	216	8.676	9.730	-10,8
CORUÑA (A)	6.562	415	6.977	1.527	93	1.620	0	32	32	8.629	7.987	8,0
VIGO	6.584	176	6.760	1.266	294	1.560	0	55	55	8.375	9.858	-15,0
ALMERÍA	4.812	329	5.141	1.756	985	2.741	0	111	111	7.993	9.244	-13,5
MELILLA	6.884	585	7.469	0	10	10	0	7	7	7.486	9.433	-20,6
FGL GRANADA-JAÉN	6.448	365	6.813	188	160	348	0	40	40	7.201	7.615	-5,4
REUS	336	47	383	4.477	1.766	6.243	133	66	199	6.825	6.207	10,0
JEREZ	3.331	252	3.583	2.497	370	2.867	46	69	115	6.565	7.389	-11,2
ZARAGOZA	905	296	1.201	2.853	204	3.057	1.024	97	1.121	5.379	6.507	-17,3
VITORIA	104	1.970	2.074	382	2.601	2.983	1	28	29	5.086	5.486	-7,3
SAN SEBASTIÁN	3.995	138	4.133	3	116	119	0	19	19	4.271	6.123	-30,2
HIERRO (EL)	3.433	2	3.435	0	0	0	0	0	0	3.435	3.641	-5,7
PAMPLONA	2.883	302	3.185	0	189	189	0	27	27	3.401	4.868	-30,1
VALLADOLID	1.804	291	2.095	117	376	493	0	66	66	2.654	4.318	-38,5
GOMERA (LA)	1.366	3	1.369	0	0	0	0	0	0	1.369	1.283	6,7
CEUTA	961	112	1.073	0	0	0	0	0	0	1.073	2.308	-53,5
BURGOS	423	542	965	0	23	23	0	0	0	988	950	4,0
BADAJOS	798	79	877	0	20	20	0	6	6	903	1.673	-46,0
LEÓN	697	88	785	0	27	27	0	8	8	820	1.528	-46,3
ALGECIRAS	651	0	651	0	0	0	0	0	0	651	1.076	-39,5
LOGROÑO-AGONCILLO	472	28	500	0	28	28	0	3	3	531	784	-32,3
MADRID-TORREJÓN	0	154	154	0	223	223	0	151	151	528	8.176	-93,5
SALAMANCA	393	37	430	0	54	54	0	15	15	499	790	-36,8
CÓRDOBA	1	408	409	0	17	17	0	0	0	426	566	-24,7
LLEIDA-ALGUAIRE	264	0	264	140	0	140	0	0	0	404	467	-13,5
ALBACETE	0	30	30	0	117	117	0	18	18	165	297	-44,4
MADRID-CUATRO VIENTOS	4	49	53	2	12	14	1	6	7	74	177	-58,2
HUESCA-PIRINEOS	0	3	3	0	9	9	0	0	0	12	43	-72,1
TOTALES	578.478	35.496	613.974	644.159	110.940	755.099	149.702	25.519	175.221	1.544.294	1.664.149	-7,2

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2013.

TRÁFICO DE MERCANCIAS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-DICIEMBRE 2013												
AEROPUERTOS	DOMÉSTICO			UE			EXTRA UE			TOTAL		Var % 13/12
	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	2013	2012	
MADRID-BARAJAS	30.001.828	8.259.484	38.261.312	53.833.559	28.804.407	82.637.966	221.143.667	1.574.489	222.718.156	343.617.434	359.126.534	-4,3
BARCELONA-EL PRAT	4.445.100	1.288.138	5.733.238	32.101.696	10.562.202	42.663.898	48.881.201	350.278	49.231.479	97.628.615	94.456.055	3,4
ZARAGOZA	90.451	2.056	92.507	4.131.782	27.764	4.159.546	65.546.941	1.795.211	67.342.152	71.594.205	71.091.693	0,7
GRAN CANARIA	12.047.249	1.576.966	13.624.215	1.141.061	1.066.238	2.207.299	1.823.165	1.004.586	2.827.751	18.659.265	20.505.676	-9,0
VITORIA	750.000	2.581.988	3.331.988	216.550	10.025.523	10.242.073	10.1000	548.269	649.269	14.223.330	13.200.996	7,7
TENERIFE NORTE	11.642.303	1.301.580	12.943.883	3.876	0	3.876	146.503	173.391	319.894	13.267.653	14.415.835	-8,0
PALMA DE MALLORCA	6.996.846	3.751.069	10.747.915	1.103.621	97.891	1.201.512	270.992	4.506	275.498	12.224.925	13.691.881	-10,7
VALENCIA	1.281.185	2.477.250	3.758.435	6.015.763	638.254	6.654.017	530.206	686.595	1.216.801	11.629.253	11.068.166	5,1
SEVILLA	660.125	3.426.963	4.087.088	623.170	40.225	663.395	204.915	115.210	320.125	5.070.608	4.773.533	6,2
TENERIFE SUR	1.475.261	9.161	1.484.422	1.143.705	631.068	1.774.773	106.231	29.863	136.094	3.395.289	3.904.960	-13,1
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	601.065	8.007	609.072	945.323	40.479	985.802	984.686	79.072	1.063.758	2.658.632	2.711.010	-1,9
ALICANTE-ELCHE	3.114.13	1.707.791	2.019.204	45.1813	40.693	492.506	65.817	7.469	73.286	2.584.996	2.525.608	2,4
BILBAO	1.190.239	582.013	1.772.252	548.590	95.654	644.244	119.722	0	119.722	2.536.218	2.262.322	12,1
IBIZA	1313.023	803.098	2.116.121	44.547	29.507	74.054	5	0	5	2.190.180	2.616.048	-16,3
LANZAROTE	1.862.924	3.716	1.866.640	114.344	82.874	197.218	105	5	110	2.063.968	2.108.289	-2,1
SANTIAGO	307.774	1.615.586	1.923.360	20	1.628	1.648	2.899	0	2.899	1.927.907	1.815.840	6,2
MENORCA	942.195	683.759	1.625.954	4.646	2.123	6.769	32	50	82	1.632.805	1.789.054	-8,7
FUERTEVENTURA	825.724	694	826.418	156.327	37.910	194.237	939	40	979	1.021.634	1.212.598	-15,7
PALMA (LA)	518.754	0	518.754	58.121	630	58.751	0	0	0	577.505	686.388	-15,9
VIGO	419.770	3.741	423.511	0	24.293	24.293	0	0	0	447.804	570.895	-21,6
MELILLA	164.410	0	164.410	0	0	0	0	0	0	164.410	235.770	-30,3
HIERRO (EL)	104.285	0	104.285	0	0	0	0	0	0	104.285	112.588	-7,4
ASTURIAS	94.136	225	94.361	0	0	0	0	0	0	94.361	101.782	-7,3
CORUÑA (A)	65.021	50	65.071	1.745	0	1.745	0	0	0	66.816	195.614	-65,8
GIRONA	0	0	0	0	45.809	45.809	0	0	0	45.809	133.910	-65,8
SAN SEBASTIÁN	6.528	13.888	20.416	0	0	0	0	0	0	20.416	35.545	-42,6
VALLADOLID	3.558	0	3.558	0	14.256	14.256	0	0	0	17.814	18.756	-5,0
FGL GRANADA-JAÉN	12.635	1	12.636	0	0	0	0	0	0	12.636	27.933	-54,8
ALMERÍA	7.274	0	7.274	627	390	1.017	0	3.913	3.913	12.204	8.632	41,4
JEREZ	488	0	488	115	3.775	3.890	0	0	0	4.378	32.891	-86,7
PAMPLONA	942	0	942	0	1.880	1.880	0	0	0	2.822	12.061	-76,6
SANTANDER	309	0	309	0	1519	1519	0	0	0	1.828	1.076	69,9
LEÓN	462	0	462	0	0	0	0	0	0	462	814	-43,2
GOMERA (LA)	458	0	458	0	0	0	0	0	0	458	1.712	-73,2
MURCIA-SAN JAVIER	19	0	19	41	0	41	30	0	30	90	167	-46,1
REUS	0	0	0	0	60	60	0	0	0	60	14.104	-99,6
ALBACETE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
ALGECIRAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
BADAJOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
BURGOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
CEUTA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	162	-100,0
CÓRDOBA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
HUESCA-PIRINEOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
LLEIDA-ALGUAIRE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
LOGROÑO-AGONCILLO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
MADRID-CUATRO VIENTOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
MADRID-TORREJÓN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125	-100,0
SALAMANCA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
TOTALES	78.143.754	30.097.224	108.240.978	102.641.042	52.317.052	154.958.094	339.929.056	6.372.947	346.302.003	609.501.075	625.467.023	-2,6

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2013.

MOVIMIENTO COMERCIAL TOTAL DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-DICIEMBRE 2014

Aeropuertos	Doméstico			Intra UE			Extra UE			Total		Var % 14/13
	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	2014	2013	
AS Madrid-Barajas	12.099.461	46.235	12.145.696	17.004.730	215.016	17.219.746	12.224.777	173.678	12.398.455	41.763.897	39.661.478	5,3
Barcelona-El Prat	10.147.960	125.124	10.273.084	20.223.669	142.116	20.365.785	6.128.666	751.590	6.880.256	37.519.125	35.174.926	6,7
Palma de Mallorca	5.041.675	42.123	5.083.798	13.877.472	2.640.514	16.517.986	1.078.910	420.300	1.499.210	23.100.994	22.755.662	1,5
Málaga-Costa del Sol	1.912.900	59.703	1.972.603	10.070.478	455.530	10.526.008	1.187.175	15.864	1.203.039	13.701.650	12.875.914	6,4
Gran Canaria	3.697.731	25.617	3.723.348	3.293.238	2.050.354	5.343.592	545.661	518.431	1.064.092	10.131.032	9.564.717	5,9
Alicante-Elche	1.101.971	58.539	1.160.510	7.280.910	345.046	7.625.956	1.232.947	36.278	1.269.225	10.055.691	9.622.896	4,5
Tenerife Sur	580.108	47.316	627.424	5.738.865	1.955.059	7.693.924	403.028	327.899	730.927	9.052.275	8.567.862	5,7
Ibiza	2.278.614	68.055	2.346.669	2.950.066	751.083	3.701.149	137.874	5.474	143.348	6.191.166	5.704.615	8,5
Lanzarote	1.586.457	28.642	1.615.099	2.969.385	1.091.835	4.061.220	57.343	67.393	124.736	5.801.055	5.252.793	10,4
Fuerteventura	939.872	8.752	948.624	2.447.382	1.182.025	3.629.407	106.692	17.859	124.551	4.702.582	4.198.587	12,0
Valencia	1.321.692	39.797	1.361.489	2.781.673	27.822	2.809.495	404.398	7.603	412.001	4.582.985	4.590.629	-0,2
Bilbao	2.291.103	85.749	2.376.852	1.472.400	27.690	1.500.090	89.821	7.992	97.813	3.974.755	3.784.050	5,0
Sevilla	2.175.568	72.064	2.247.632	1.465.474	45.275	1.510.749	95.721	8.327	104.048	3.862.429	3.673.879	5,1
Tenerife Norte	3.561.986	9.061	3.571.047	20.505	15.809	36.314	20.924	532	21.456	3.628.817	3.511.347	3,3
Menorca	1.215.667	41.202	1.256.869	698.678	639.660	1.338.338	11.281	16.205	27.486	2.622.693	2.553.839	2,7
Girona	70.019	331	70.350	1.866.589	79.817	1.946.406	126.052	4.630	130.682	2.147.438	2.720.831	-21,1
Santiago	1.558.498	62.260	1.620.758	283.660	4.381	288.041	165.549	2.698	168.247	2.077.046	2.067.088	0,5
Murcia-San Javier	22.671	1.090	23.761	1.032.265	14.530	1.046.795	21.985	2.090	24.075	1.094.631	1.139.584	-3,9
Asturias	892.626	39.968	932.594	120.759	2.711	123.470	5.494	914	6.408	1.062.472	1.034.866	2,7
Coruña (A)	860.507	6.070	866.577	112.026	599	112.625	38	151	189	979.391	831.420	17,8
Palma (La)	634.309	1.868	636.177	124.110	87.745	211.855	0	1	1	848.033	790.438	7,3
Reus	29.797	171	29.968	521.359	274.929	796.288	0	14.008	14.008	840.264	959.738	-12,4
Santander	469.949	7.387	477.336	335.037	1.570	336.607	0	62	62	814.005	973.161	-16,4
Almería	287.872	36.942	324.814	286.151	111.633	397.784	4	11.511	11.515	734.113	693.969	5,8
Jerez	330.643	2.479	333.122	365.647	16.728	382.375	0	2.982	2.982	718.479	726.341	-1,1
Vigo	628.242	2.867	631.109	48.026	646	48.672	0	272	272	680.053	678.306	0,3
FGL Granada-Jaén	608.411	9.743	618.154	26.552	1.098	27.650	0	588	588	646.392	635.684	1,7
Zaragoza	73.061	19.132	92.193	313.531	7.460	320.991	0	2.946	2.946	416.130	456.849	-8,9
Melilla	304.917	1.912	306.829	0	35	35	0	15	15	306.879	280.421	9,4
San Sebastián	239.245	3.597	242.842	0	321	321	0	40	40	243.203	241.227	0,8
Valladolid	175.090	12.744	187.834	0	26.721	26.721	0	4.077	4.077	218.632	255.776	-14,5
Hierro (El)	147.543	130	147.673	0	0	0	0	0	0	147.673	138.386	6,7
Pamplona	126.865	3.414	130.279	251	2.950	3.201	0	843	843	134.323	150.894	-11,0
Badajoz	37.251	406	37.657	0	135	135	0	17	17	37.809	27.269	38,7
Lleida-Alguaire	9.334	979	10.313	18.119	281	18.400	1.662	0	1.662	30.375	29.354	3,5
Goмера (La)	28.459	11	28.470	0	0	0	0	0	0	28.470	24.015	18,6
León	20.977	305	21.282	0	1.233	1.233	0	9	9	22.524	30.586	-26,4
Burgos	9.779	8.138	17.917	0	867	867	0	13	13	18.797	15.857	18,5
Salamanca	16.142	83	16.225	0	136	136	0	50	50	16.411	15.383	6,7
Logroño-Agoncillo	10.235	521	10.756	0	912	912	0	4	4	11.672	8.708	34,0
Vitoria	1.088	3.741	4.829	0	1.660	1.660	384	42	426	6.915	6.633	4,3
Ceuta	2.271	513	2.784	0	0	0	0	0	0	2.784	4.932	-43,6
Algeciras	1.454	9	1.463	0	0	0	0	0	0	1.463	2.913	-49,8
Albacete	0	142	142	0	392	392	0	70	70	604	666	-9,3
Córdoba	0	22	22	0	14	14	0	0	0	36	1.175	-96,9
Madrid-Cuatro Vientos	3	18	21	0	8	8	0	5	5	34	30	13,3
Totales	57.550.023	984.972	58.534.995	97.749.007	12.224.346	109.973.353	24.046.386	2.423.463	26.469.849	194.978.197	186.435.694	4,6

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2014.

MOVIMIENTO COMERCIAL TOTAL DE AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-DICIEMBRE 2014

Aeropuertos	Doméstico			Intra UE			Extra UE			Total		Var % 14/13
	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	2014	2013	
AS Madrid-Barajas	112.847	5.372	118.219	139.626	6.945	146.571	67.929	3.722	71.651	336.441	326.524	3,0
Barcelona-El Prat	75.510	4.599	80.109	147.340	5.371	152.711	40.652	5.470	46.122	278.942	270.987	2,9
Palma de Mallorca	45.882	5.321	51.203	85.913	20.816	106.729	7.695	3.859	11.554	169.486	166.650	1,7
Málaga-Costa del Sol	18.303	2.011	20.314	65.780	5.636	71.416	8.609	1.555	10.164	101.894	97.176	4,9
Gran Canaria	50.154	1.360	51.514	20.318	12.160	32.478	7.061	3.671	10.732	94.724	88.600	6,9
Alicante-Elche	10.761	1.312	12.073	46.220	2.835	49.055	8.668	663	9.331	70.459	67.202	4,8
Tenerife Sur	5.214	408	5.622	34.159	11.774	45.933	2.425	1.988	4.413	55.968	51.796	8,1
Ibiza	20.421	3.295	23.716	20.376	8.421	28.797	1.217	1.057	2.274	54.787	51.144	7,1
Tenerife Norte	46.268	877	47.145	198	291	489	445	91	536	48.170	44.851	7,4
Lanzarote	21.005	237	21.242	18.121	6.778	24.899	417	465	882	47.023	41.630	13,0
Valencia	18.180	1.491	19.671	20.182	1.211	21.393	3.356	341	3.697	44.761	45.800	-2,3
Bilbao	20.353	1.913	22.266	14.523	640	15.163	1.675	135	1.810	39.239	38.593	1,7
Fuerteventura	15.347	559	15.906	14.487	7.317	21.804	718	143	861	38.571	34.012	13,4
Sevilla	17.159	1.455	18.614	11.642	753	12.395	664	188	852	31.861	31.763	0,3
Menorca	12.937	1.636	14.573	4.846	3.994	8.840	127	208	335	23.748	23.468	1,2
Santiago	12.112	1.257	13.369	1.972	250	2.222	1.648	114	1.762	17.353	17.001	2,1
Girona	534	94	628	12.666	1.119	13.785	825	242	1.067	15.480	20.900	-25,9
Palma (La)	12.628	227	12.855	800	660	1.460	0	2	2	14.317	12.343	16,0
Asturias	8.891	466	9.357	1.081	196	1.277	38	35	73	10.707	9.485	12,9
Coruña (A)	8.009	399	8.408	1.502	83	1.585	0	33	33	10.026	8.629	16,2
Almería	5.059	335	5.394	1.839	937	2.776	3	96	99	8.269	7.993	3,5
Melilla	7.532	648	8.180	0	7	7	0	8	8	8.195	7.486	9,5
Santander	5.138	413	5.551	2.098	171	2.269	0	36	36	7.856	9.950	-21,0
Murcia-San Javier	606	139	745	6.646	256	6.902	155	53	208	7.855	8.676	-9,5
Vigo	6.329	213	6.542	843	116	959	0	67	67	7.568	8.375	-9,6
FGL Granada-Jaén	6.254	268	6.522	388	141	529	0	46	46	7.097	7.201	-1,4
Jerez	3.764	219	3.983	2.313	373	2.686	0	60	60	6.729	6.565	2,5
Zaragoza	683	261	944	2.913	269	3.182	1.402	119	1.521	5.647	5.379	5,0
Reus	231	36	267	3.564	1.617	5.181	0	149	149	5.597	6.825	-18,0
Vitoria	137	2.105	2.242	389	2.897	3.286	4	35	39	5.567	5.086	9,5
San Sebastián	3.967	154	4.121	0	123	123	0	18	18	4.262	4.271	-0,2
Hierro (El)	3.193	50	3.243	0	0	0	0	0	0	3.243	3.435	-5,6
Pamplona	2.587	212	2.799	3	175	178	0	28	28	3.005	3.401	-11,6
Valladolid	1.614	300	1.914	0	396	396	0	44	44	2.354	2.654	-11,3
Badajoz	1.288	79	1.367	0	34	34	0	9	9	1.410	903	56,1
Gomera (La)	1.385	2	1.387	0	2	2	0	0	0	1.389	1.369	1,5
Burgos	432	598	1.030	0	62	62	0	8	8	1.100	988	11,3
Logroño-Agoncillo	561	53	614	0	22	22	0	0	0	636	531	19,8
León	548	48	596	0	29	29	0	2	2	627	820	-23,5
Ceuta	389	133	522	0	0	0	0	0	0	522	1.073	-51,4
Salamanca	415	43	458	0	42	42	0	19	19	519	499	4,0
Lleida-Alguaire	262	52	314	142	4	146	20	0	20	480	404	18,8
Algeciras	255	1	256	0	0	0	0	0	0	256	651	-60,7
Albacete	0	38	38	0	100	100	0	17	17	155	165	-6,1
Madrid-Cuatro Vientos	8	42	50	0	11	11	0	11	11	72	74	-2,7
Córdoba	0	9	9	0	10	10	0	0	0	19	426	-95,5
Totales	585.152	40.740	625.892	682.890	105.044	787.934	155.753	24.807	180.560	1.594.386	1.543.754	3,3

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2014.

TRÁFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS (Kg) EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. ENERO-DICIEMBRE 2014

Aeropuertos	Doméstico			Intra UE			Extra UE			Total		Var % 14/13
	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	Regular	No Regular	Total	2014	2013	
AS Madrid-Barajas	24.427.196	17.168.396	41.595.592	58.812.037	29.063.459	87.875.496	232.748.284	2.300.164	235.048.448	364.519.536	343.617.434	6,1
Barcelona-El Prat	3.169.741	1.653.137	4.822.878	33.081.114	11.210.777	44.291.891	50.304.114	243.159	50.547.273	99.662.042	97.628.615	2,1
Zaragoza	12.305	0	12.305	6.242.935	56.465	6.299.400	78.035.151	1.963.058	79.998.209	86.309.914	71.594.205	20,6
Gran Canaria	10.745.876	3.387.261	14.133.137	1.175.274	983.039	2.158.313	1.568.248	1.815.614	3.383.862	19.675.312	18.659.265	5,4
Tenerife Norte	12.268.778	2.707.452	14.976.230	4.259	0	4.259	2.794	240.510	243.304	15.223.793	13.267.653	14,7
Vitoria	943.637	2.079.654	3.023.291	171.747	9.818.939	9.990.686	72.637	1.053.509	1.126.146	14.140.123	14.223.330	-0,6
Valencia	1.235.133	2.358.372	3.593.505	6.152.649	883.207	7.035.856	627.562	1.255.149	1.882.711	12.512.072	11.629.253	7,6
Palma de Mallorca	1.988.468	8.191.281	10.179.749	970.544	87.130	1.057.674	260.035	2.533	262.568	11.499.991	12.224.925	-5,9
Sevilla	687.513	3.861.134	4.548.647	640.286	17.929	658.215	138.149	282.998	421.147	5.628.009	5.070.608	11,0
Tenerife Sur	1.350.505	5.058	1.355.563	1.757.959	565.323	2.323.282	193.303	104.201	297.504	3.976.349	3.395.289	17,1
Bilbao	402.657	1.502.158	1.904.815	570.355	164.491	734.846	212.940	3.027	215.967	2.855.628	2.536.218	12,6
Alicante-Elche	220.564	1.845.164	2.065.728	465.535	23.514	489.049	75.452	6.955	82.407	2.637.184	2.584.996	2,0
Málaga-Costa del Sol	506.385	9.138	515.523	790.794	23.496	814.290	1.023.751	144.011	1.167.762	2.497.575	2.658.632	-6,1
Santiago	380.910	1.705.873	2.086.783	141	804	945	6.932	0	6.932	2.094.660	1.927.907	8,6
Lanzarote	1.871.185	2.108	1.873.293	128.995	45.783	174.778	893	50	943	2.049.014	2.063.968	-0,7
Ibiza	255.766	1.706.317	1.962.083	47.180	10.152	57.332	270	0	270	2.019.685	2.190.180	-7,8
Menorca	140.821	1.275.254	1.416.075	4.722	1.241	5.963	0	0	0	1.422.038	1.632.805	-12,9
Fuerteventura	812.913	0	812.913	135.664	28.319	163.983	971	0	971	977.867	1.021.634	-4,3
Palma (La)	457.022	20	457.042	80.341	11.707	92.048	0	0	0	549.090	577.505	-4,9
Vigo	409.700	1.929	411.629	0	23.895	23.895	0	194	194	435.718	447.804	-2,7
Melilla	136.482	0	136.482	0	0	0	0	0	0	136.482	164.410	-17,0
Girona	0	0	0	0	87.110	87.110	0	1.078	1.078	88.188	45.809	92,5
Hierro (El)	74.153	0	74.153	0	0	0	0	0	0	74.153	104.285	-28,9
Asturias	70.335	10	70.345	857	0	857	0	0	0	71.202	94.361	-24,5
Coruña (A)	57.612	0	57.612	3.212	0	3.212	0	0	0	60.824	66.816	-9,0
San Sebastián	735	30.000	30.735	0	0	0	0	0	0	30.735	20.416	50,5
Valladolid	133	2.557	2.690	0	18.469	18.469	0	0	0	21.159	17.814	18,8
Almería	8.044	5	8.049	404	0	404	0	0	0	8.453	12.204	-30,7
Pamplona	110	0	110	0	8.167	8.167	0	0	0	8.277	2.822	193,3
Jerez	337	1.400	1.737	200	5.273	5.473	0	0	0	7.210	4.378	64,7
FGL Granada-Jaén	3.115	0	3.115	0	470	470	0	0	0	3.585	12.636	-71,6
Burgos	0	0	0	0	2.580	2.580	0	913	913	3.493	0	0,0
Gomera (La)	808	0	808	0	0	0	0	0	0	808	458	76,4
Reus	226	0	226	0	700	700	0	0	0	700	60	1066,7
Murcia-San Javier	226	0	226	156	0	156	0	0	0	382	90	324,4
Santander	280	0	280	0	0	0	0	0	0	280	1.828	-84,7
Totales	62.639.445	49.493.678	112.133.123	111.237.360	53.142.439	164.379.799	365.271.486	9.417.123	374.688.609	651.201.531	609.500.613	6,8

FUENTE: TRÁFICO COMERCIAL EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 2014.

Apéndice 5. Medidas llevadas a cabo por el AENA para fomentar el transporte aéreo e incentivar el turismo entre 2009 y 2011.

Resumen de las principales medidas adoptadas por AENA entre 2009 y 2011 para reactivar el tráfico aéreo

Durante los años 2009, 2010 y 2011 el Gobierno de España estableció un conjunto de medidas con objeto de fomentar el transporte aéreo e incentivar el turismo, en el contexto de crisis económica global.

- Las medidas con efecto durante el segundo semestre de 2009 fueron las siguientes:
 - Subvención del 100% de la tarifa de pasajeros para aquellas compañías aéreas que registraran en el segundo semestre de 2009 un incremento de pasajeros respecto al mismo periodo de 2008, en el conjunto de la red de aeropuertos de AENA.
 - Incremento de la bonificación por insularidad en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, pasando del 15% al 30% en el segundo semestre de 2009.
 - Subvención del 50% de las tasa de aterrizaje y pasajeros en los aeropuertos de Canarias, entre el 25 de octubre y el 31 de diciembre de 2009, para los vuelos realizados en los días de la semana que tradicionalmente tienen pocas operaciones (días valle).

- En 2010 se adoptaron las siguientes medidas:
 - Congelación de las tarifas, tanto de aeropuertos como de navegación aérea, para el año 2010.
 - Subvención del 100% de la tarifa de pasajeros, con efecto únicamente en las Islas Canarias, en los periodos de 1 de enero a 25 de marzo y de 1 de abril a 31 de diciembre.
 - Incremento de la bonificación por insularidad en Canarias de 1 de enero a 25 de marzo, y en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, en el periodo comprendido entre el 14 de abril y el 31 de diciembre.
 - Subvención del 50% de las tasas de aterrizaje y pasajeros en los aeropuertos de Canarias, para los vuelos realizados en días valle, en los periodos comprendidos entre el 1 de enero y el 25 de marzo y entre el 14 de abril y el 31 de diciembre.

- En 2011 se adoptaron las siguientes medidas en los aeropuertos de las Islas Canarias:
 - Subvención del 100% de la tarifa de pasajeros para aquellas compañías que registren en 2011 un incremento de pasajeros respecto al año 2010, en el conjunto de los aeropuertos canarios.
 - Subvención del 50% del importe medio devengado por las tasas de aterrizaje, seguridad y pasajeros en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias en el conjunto de los aeropuertos canarios con respecto a las mismas temporadas de programación de 2010.
 - Subvención de las tasas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en el porcentaje indicado a continuación según trayecto, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos canarios:

<i>Origen del trayecto</i>	<i>% Subvención de las tasas de aterrizaje, B.1 y seguridad</i>
España, Reino Unido, Alemania	20%
Italia, Suiza, Marruecos, Finlandia, Francia, Bélgica, Holanda, Irlanda, Noruega, Suecia, Dinamarca y Portugal	30%
Resto	50%

- Subvención del 50% de las tasas de aterrizaje y pasajeros para los vuelos realizados en los días de la semana que tradicionalmente tienen pocas operaciones (días valle).
 - Subvención del 30% de la tasa de aterrizaje y de la tarifa de pasajeros en las operaciones con escala comercial en los aeropuertos canarios.
- En el caso de Baleares, Ceuta y Melilla, las medidas adoptadas durante 2011 consistieron en:
 - Subvención del 100% de la tarifa de pasajeros para aquellas compañías que registren en 2011 un incremento de pasajeros respecto al año 2010, en el conjunto de los aeropuertos baleares, por un lado, y en el aeropuerto de Melilla y el Helipuerto de Ceuta, individualmente considerados.
 - Subvención del 50% del importe medio devengado por las tasas de aterrizaje, seguridad y pasajeros en las operaciones que supongan un incremento de frecuencias en los aeropuertos de las islas Baleares, y en el aeropuerto de Melilla y el helipuerto de Ceuta individualmente considerados, con respecto a las mismas temporadas de programación de 2010.

- Subvención de las tasas de aterrizaje, pasajeros y seguridad, en el porcentaje indicado a continuación según trayecto, en las operaciones que supongan la apertura de nuevas rutas con origen o destino en los aeropuertos de Ibiza, Melilla, Menorca y el helipuerto de Ceuta:

<i>Origen del trayecto</i>	<i>% Subvención de las tasas de aterrizaje, B.1 y seguridad</i>
España, Reino Unido, Alemania	20%
Italia, Suiza, Marruecos, Finlandia, Francia, Bélgica, Holanda, Irlanda, Noruega, Suecia, Dinamarca y Portugal	30%
Resto	50%

- Esta subvención fue de aplicación en el aeropuerto de Palma de Mallorca de acuerdo con la siguiente tabla:

<i>Origen del trayecto</i>	<i>% Subvención de las tasas de aterrizaje, B.1 y seguridad</i>
Islandia, Estonia, Letonia, Polonia, Chequia, Eslovaquia, Bulgaria, Rusia, Ucrania, Uzbekistan, Kazakhstan, Grecia, Qatar, Dubai y China	30%

Apéndice 6. Datos económicos de los aeropuertos de Aena estructurados según la propuesta 496

6.1. Individual airport operator

6.1.1. Madrid airport

Madrid es el aeropuerto con mayor volumen de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías de España. En 2006 entró en servicio una gran ampliación de sus instalaciones que dotó al aeropuerto con una capacidad para más de 70 millones de pasajeros al año. Como se puede observar en la figura 1, el tráfico aéreo de pasajeros y de aeronaves ha registrado una caída del 13,5% y del 21,3% respectivamente entre 2009 y 2014. Este descenso se debe principalmente a la apertura de nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad, la mala situación económica y problemas relacionados con la fusión de Iberia y British Airways. En este contexto, el tráfico de mercancías ha conseguido acumular un crecimiento del 21,3% en el mismo periodo. A pesar de esta caída del tráfico aéreo, el aeropuerto de Madrid tiene un volumen de actividad tan grande que podría operar en el mercado de manera individual sin necesidad de formar grupo con otro aeropuerto.

Desde el punto de vista económico, aun cuando el tráfico de pasajeros ha caído mucho, los ingresos de explotación han aumentado año tras año. Tal y como se observa en la figura 2, los ingresos provenientes de los servicios aeroportuarios han crecido, debido al incremento de las tasas aeroportuarias en ese periodo, tal y como se ha comentado en el punto 7.4. Los ingresos derivados de los servicios comerciales, fruto de la ampliación y mejora de la explotación de las actividades comerciales del aeropuerto, también han evolucionado de manera creciente. A su vez, entre 2009 y 2014 los gastos de explotación han seguido una evolución descendente, como se puede observar en la figura 3. Los gastos de personal acumulan un ligero incremento asociados al nuevo personal que se ha ido incorporando para atender la operación de las nuevas instalaciones.

Las amortizaciones también han registrado un descenso pero suponen 5 veces el coste de personal. Por su parte, la evolución del resto de gastos de explotación también ha sido negativa, pero aun así representa la principal partida de costes. En la figura 4 se puede observar la evolución del resultado de explotación y del resultado financiero entre los años 2009 y 2014. El resultado de explotación fue negativo tanto en 2009 como en 2010 debido a la fuerte caída del tráfico registrada esos años. Sin embargo, el incremento de las tasas aeroportuarias así como la mejora de los ingresos comerciales mejoraron el resultado de explotación.

Si tenemos en cuenta que el tráfico de pasajeros ha registrado un descenso de 7 millones entre 2009 y 2014, y que el resultado de explotación ha mejorado en más de 400 millones de euros, el potencial económico del aeropuerto de Madrid es inmenso y por tanto este aeropuerto en sí mismo tiene capacidad suficiente para generar flujos de caja que permitan asegurar la viabilidad del aeropuerto a largo plazo y ofrecer unos jugosos beneficios a sus propietarios. Sin embargo, la evolución del resultado financiero, aunque ha mejorado sigue siendo negativa. Esto se debe a

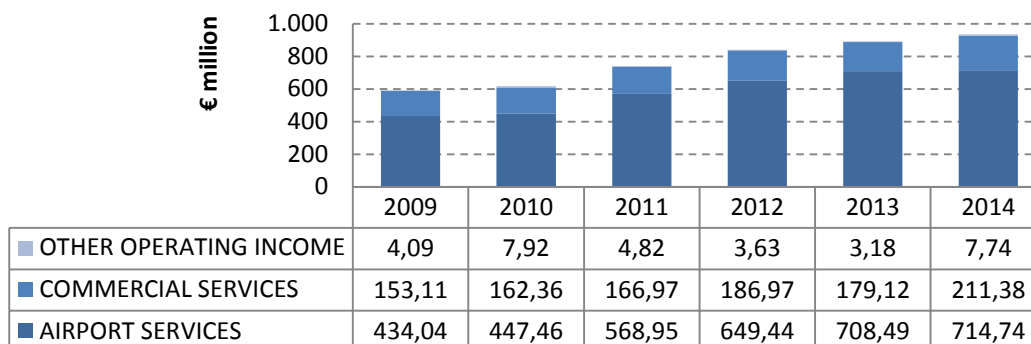
la mala planificación financiera llevada por AENA durante la ampliación del aeropuerto.

FIGURE 1. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN MADRID AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	48.301.999	-	435.187	-	302.893.160	-
2010	49.806.349	3,1%	433.706	-0,3%	373.946.184	23,5%
2011	49.572.716	-0,5%	429.390	-1,0%	394.166.512	5,4%
2012	45.118.880	-9,0%	373.192	-13,1%	361.038.979	-8,4%
2013	39.679.182	-12,1%	333.056	-10,8%	346.653.486	-4,0%
2014	41.775.404	5,3%	342.601	2,9%	366.721.625	5,8%
Acumulado 2009-2014	274.254.530	-13,5%	2.347.132	-21,3%	2.145.419.946	21,1%

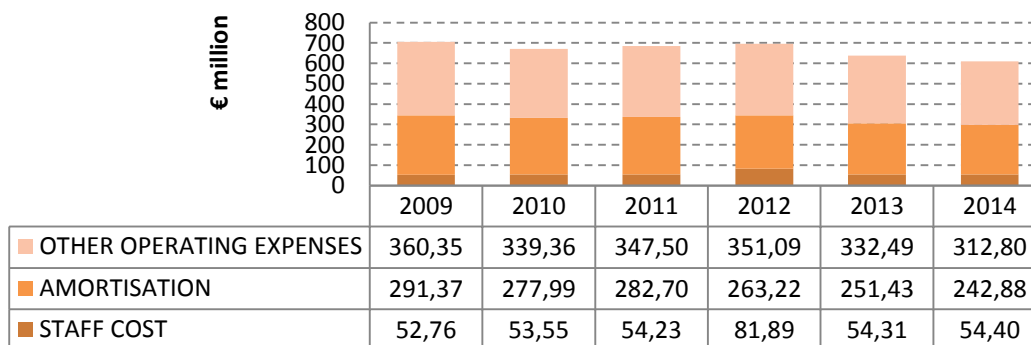
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 2. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN MADRID AIRPORT 2009-2014



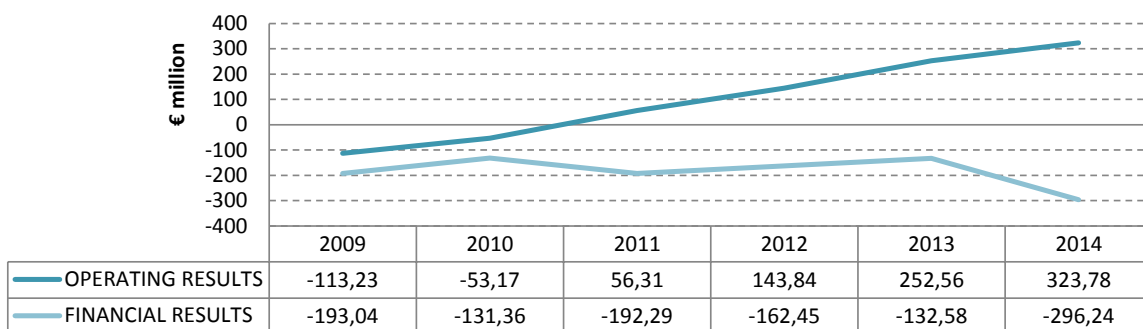
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 3. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN MADRID AIRPORT 2009-2014



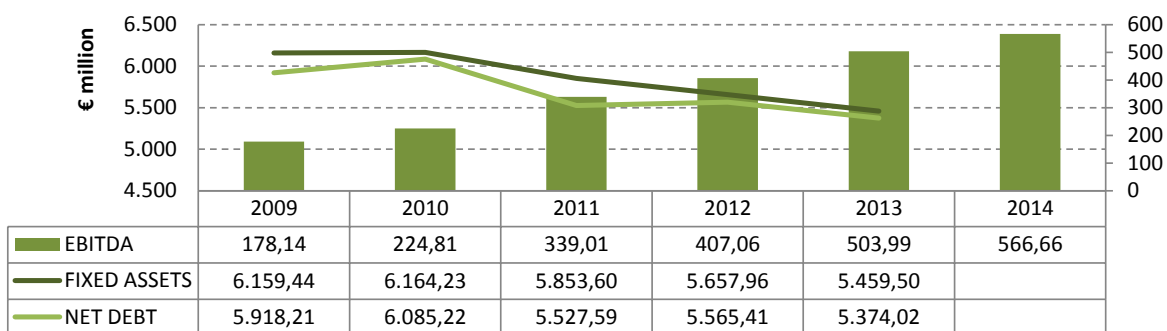
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 4. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT – MADRID APT 2009-2014



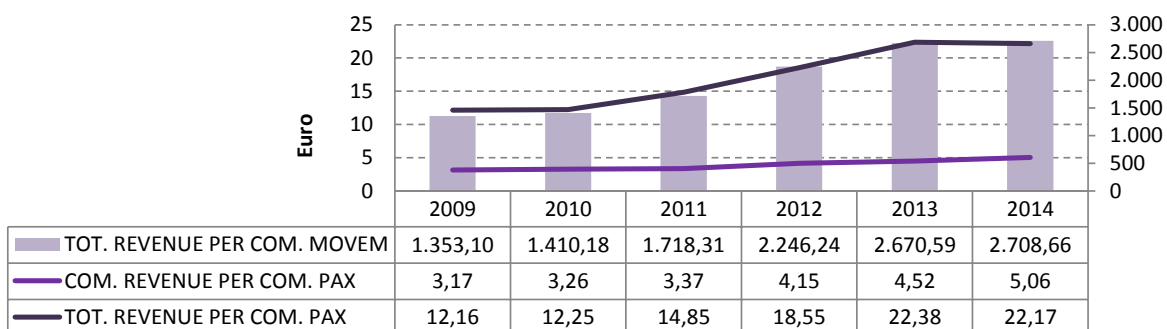
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 5. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – MADRID AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 6. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – MADRID AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La evolución de las principales magnitudes económicas del aeropuerto de Madrid también ha sido positiva entre 2009 y 2014, tal y como se observa en la figura 5. El EBITDA ha mejorado en más de 380 millones de euros entre 2009 y 2014 gracias a la mejora de los ingresos y a la reducción de costes operativos, financieros y amortizaciones. Otro dato positivo del aeropuerto de Madrid es que su

activo fijo siempre ha sido superior a su deuda acumulada, es decir, que el aeropuerto siempre ha valido más que la deuda que tenía contraída.

Al igual que el resto de datos económicos, la evolución de los principales ratios económicos del aeropuerto ha sido muy positiva, como se puede observar en la figura 6. Los ingresos por operación comercial, así como los ingresos por pasajero comercial se han duplicado entre 2009 y 2014, a pesar de que el tráfico ha caído en 10 millones de pasajeros. Esto se debe únicamente a la fuerte subida de tasas llevadas a cabo en este periodo, tal y como se ha comentado en el punto 7.4. Sin embargo, destaca positivamente el crecimiento del 50% de los ingresos comerciales por pasajero comercial. Este dato muestra los esfuerzos llevados a cabo por AENA para incrementar la rentabilidad de las actividades comerciales del aeropuerto.

6.1.2. Barcelona airport

Barcelona es el segundo aeropuerto de España por tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías. Sin embargo, en los últimos años en varios meses ha registrado más tráfico aéreo que el aeropuerto de Madrid. Esto se debe sobre todo a la diferente evolución de ambos aeropuertos, mientras Madrid perdía 7 millones de pasajeros Barcelona ha ganado 10 millones. La evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Barcelona entre 2009 y 2014 se puede observar en la figura 7. Aunque el tráfico de pasajeros ha crecido un 36,9% el número de operaciones apenas ha crecido un 1,7%. Esto significa que el tamaño medio de las aeronaves que operan en Barcelona se ha incrementado y que además, las aeronaves van más llenas, por tanto las compañías aéreas han mejorado la rentabilidad de sus rutas desde Barcelona, convirtiéndolo en un aeropuerto muy rentable para las compañías aéreas. El tráfico de mercancías también ha registrado una evolución positiva entre 2009 y 2014 con un incremento del 14,4%, fruto del mayor tamaño de las aeronaves que hace posible una mayor capacidad de transporte de carga desde el aeropuerto de Barcelona.

Los ingresos de explotación se han multiplicado por 2 entre 2009 y 2014 debido a dos motivos. Por un lado, porque el tráfico de pasajeros ha crecido mucho en este periodo, y por otro, por el fuerte incremento de tasas llevado a cabo por AENA, ya mencionado en el punto 7.4. Ambos factores han posibilitado que los ingresos de explotación se incrementen en más de 410 millones de euros entre 2009 y 2014. En la figura 8 se puede observar la evolución de los ingresos de explotación de Barcelona entre 2009 y 2014. El fuerte incremento de los ingresos originados por los servicios aeroportuarios se debe al fuerte incremento de tasas, ya comentado anteriormente. Sin embargo, los ingresos provenientes de las actividades comerciales han crecido en un porcentaje mayor al que ha crecido el tráfico aéreo. Esto se debe a que AENA ha llevado a cabo una política de desarrollo de las actividades comerciales con buenos resultados para el aeropuerto.

La figura 9 muestra la evolución de los gastos de explotación en el aeropuerto de Barcelona entre 2009 y 2014. Los gastos de explotación se han reducido en 8 millones de euros, gracias a que los gastos de personal se han mantenido prácticamente constantes, y la reducción de los otros gastos de explotación ha compensado el incremento registrado por las amortizaciones, consecuencia de la puesta en servicio de las últimas instalaciones asociadas a la

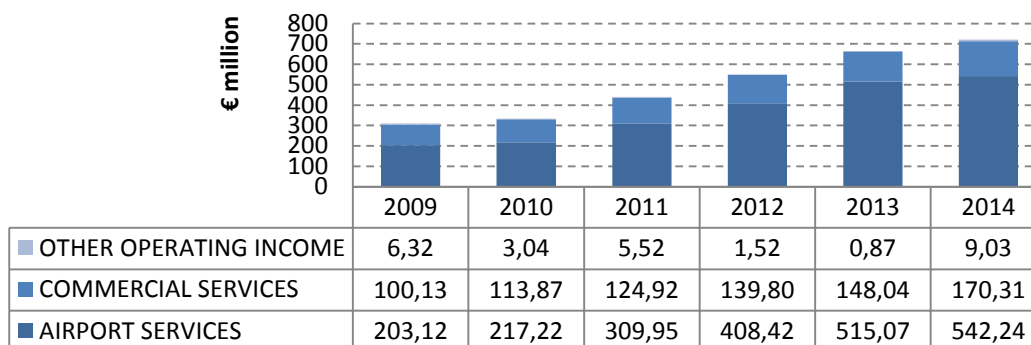
ampliación del aeropuerto llevadas a cabo en 2009. Dicha ampliación dotó al aeropuerto con capacidad para más de 55 millones de pasajeros al año. Por tanto, a mayor tráfico y mayores instalaciones mayores costes de explotación.

FIGURE 7. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN BARCELONA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	27.415.076	-	278.981	-	89.819.483	-
2010	29.184.048	6,5%	277.832	-0,4%	104.416.224	16,3%
2011	34.343.968	17,7%	303.054	9,1%	96.630.172	-7,5%
2012	35.103.695	2,2%	290.004	-4,3%	96.619.243	0,0%
2013	35.194.768	0,3%	276.497	-4,7%	100.418.078	3,9%
2014	37.537.843	6,7%	283.850	2,7%	102.716.754	2,3%
Acumulado 2009-2014	198.779.398	36,9%	1.710.218	1,7%	590.619.954	14,4%

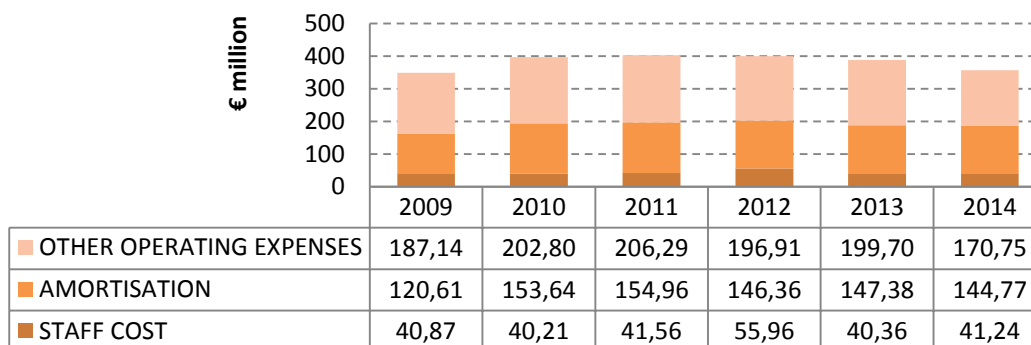
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 8. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN BARCELONA AIRPORT 2009-2014



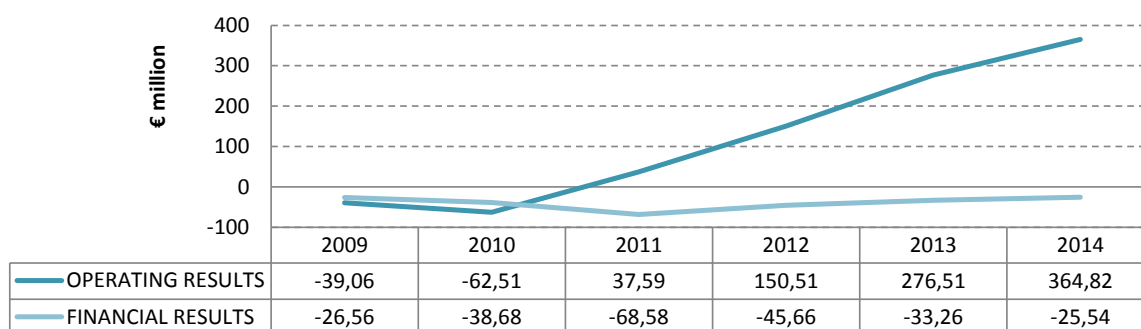
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 9. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN MADRID BARCELONA 2009-2014



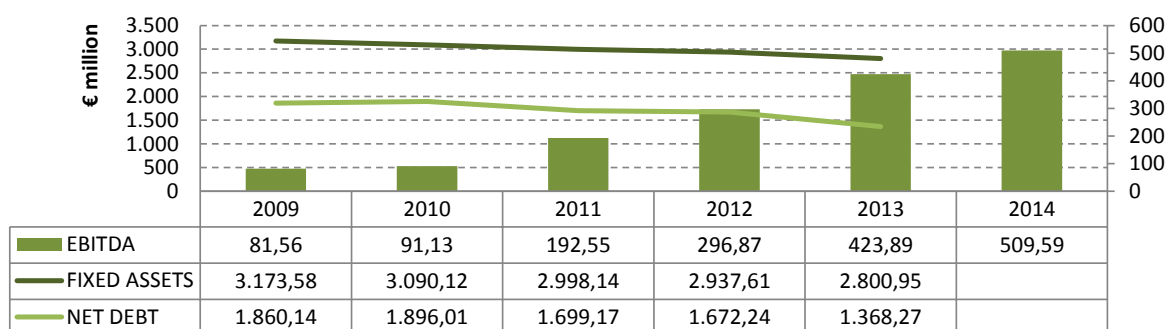
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 10. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN BARCELONA APT. 2009-2014



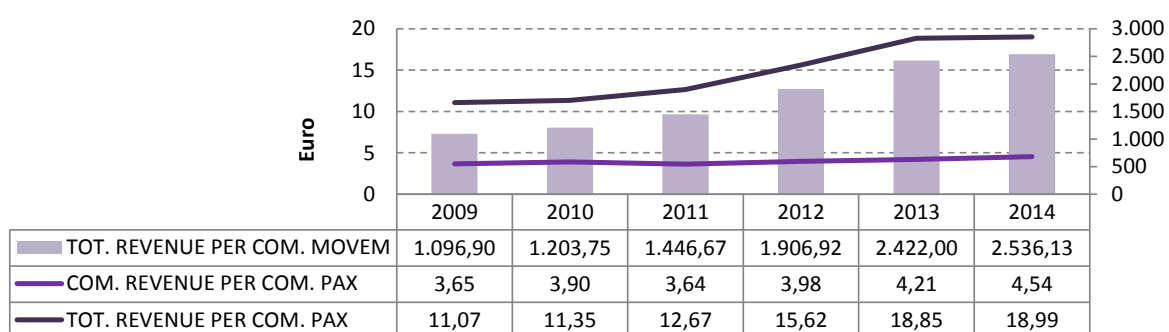
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 11. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – BARCELONA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 12. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – BARCELONA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

El descenso de los gastos de explotación ha disparado la evolución del resultado de explotación. Como se puede observar en la figura 10 el resultado de explotación en 2009 y 2010 fue negativo como consecuencia de la reducción de tráfico y la puesta en servicio de nuevas instalaciones. Sin embargo, tras la subida de tasas aeroportuarias y la recuperación del tráfico aéreo el resultado de

explotación registró un gran crecimiento, hasta el punto de que en 2014 el resultado de explotación de Barcelona superó al del aeropuerto de Madrid en 40 millones de euros. Por su parte, el resultado financiero, al igual que en Madrid, es negativo en todo el periodo fruto de la mala planificación financiera de AENA.

La figura 11 muestra la evolución de las principales magnitudes económicas del aeropuerto de Barcelona entre 2009 y 2014. La combinación de los factores descritos anteriormente, aumento de tráfico, subida de tasas aeroportuarias y reducción de costes operativos, se ha traducido en que el EBITDA ha mejorado más de 425 millones de euros entre 2009 y 2014. A diferencia de Madrid, el aeropuerto de Barcelona mantiene un margen superior a los 1.000 millones de euros entre su activo fijo y su deuda acumulada. Es decir, que el aeropuerto vale unos 1.400 millones de euros más que la deuda que arrastra.

Tanto los ingresos por operación comercial como los ingresos por pasajero comercial se han incrementado mucho gracias a la subida de tasas aeroportuarias y al incremento del tráfico aéreo. Sin embargo, el ingreso comercial por pasajero comercial solo se ha incrementado un 24,2%, hay que tener en cuenta que el tráfico aéreo creció un 36,9% en el mismo periodo. Esto supone que los ingresos de las actividades comerciales no están teniendo un comportamiento tan positivo como podría ser esperado. El aeropuerto tiene capacidad de mejora en este sentido, ya que no está aprovechando los incrementos de tráfico para mejorar su rentabilidad vía actividad comercial.

6.1.3. Palma de Mallorca airport

El aeropuerto de Palma Mallorca ha sido históricamente en tercer aeropuerto de España por volumen de pasajeros y aeronaves. Palma de Mallorca es el primer aeropuerto turístico de España, ya que la mayoría de su tráfico es turístico, a diferencia de Madrid y Barcelona donde predomina el tráfico de negocios. Sin embargo, el hecho de estar situado en una isla y competir con el tráfico marítimo en el transporte de mercancías supone que dicho tráfico no sea muy representativo. En la figura 13 se puede observar la evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Palma de Mallorca entre 2009 y 2014. El único tráfico que crece es el de pasajeros, un 9,0%, mientras que el tráfico de aeronaves y de mercancías registra una evolución negativa. Al igual que en Barcelona, las compañías aéreas han optado por operar con aeronaves de mayor calibre y con mejor coeficiente de ocupación, es decir, las rutas a Palma de Mallorca reportan más rentabilidad a las compañías aéreas. A diferencia de Madrid y Barcelona el aeropuerto de Palma de Mallorca no ha necesitado ninguna expansión importante en los últimos años gracias a que su configuración operativa le permite atender grandes volúmenes de tráfico con su stock actual de infraestructuras. Además, como su tráfico es principalmente turístico dispone de más facilidad para programar sus operaciones a lo largo de todo el día minimizando el efecto de las horas puntas que tanto limitaban a los aeropuertos de Madrid y Barcelona antes de sus respectivas ampliaciones.

Entre 2009 y 2014 los ingresos de explotación del aeropuerto se incrementaron en más de 100 millones de euros, tal y como se puede observar en la figura 14. Al igual que Madrid y Barcelona, aunque en menor medida, la subida de tasas aeroportuarias comentadas en el punto 7.4, han permitido incrementar más de

un 65% los ingresos originados por la actividad aeroportuaria, mientras que los ingresos de las actividades comerciales han crecido más de un 50% en el mismo periodo. Esto muestra que Palma de Mallorca ha desarrollado nuevos servicios comerciales para incrementar este tipo de ingresos.

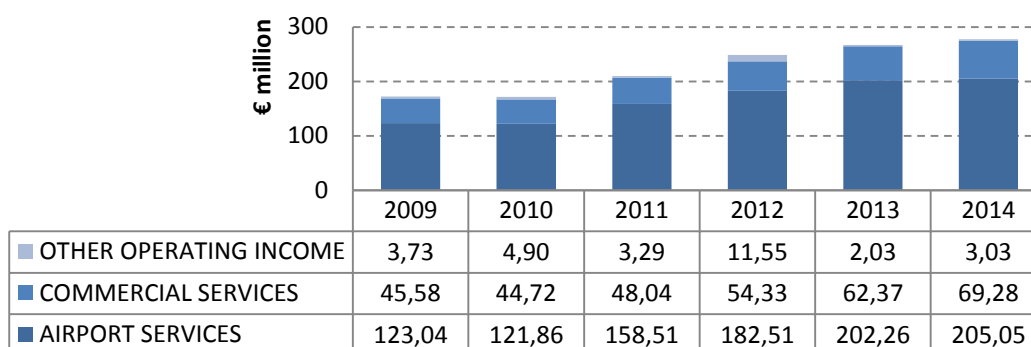
La evolución de los gastos de explotación del aeropuerto de Palma de Mallorca se pueden observar en la figura 15. En dicha figura se observa como los gastos de personal se han mantenido constantes entre 2009 y 2014, mientras que las amortizaciones y otros gastos de explotación se han reducido. Tal y como se puede observar en la figura 16, el resultado de explotación siempre ha sido positivo entre 2009 y 2014, aunque ha mejorado en casi 120 millones en el periodo. A diferencia de Madrid y Barcelona, el aeropuerto de Palma de Mallorca registra un resultado financiero positivo gracias a que no ha necesitado realizar grandes inversiones en infraestructuras en los últimos años. El no haber necesitado grandes programas de inversión hace que Palma de Mallorca sea uno de los pocos aeropuertos españoles sin deuda acumulada.

FIGURE 13. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN PALMA MALLORCA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	21.195.002	-	177.502	-	17.086.562	-
2010	21.106.664	-0,4%	174.635	-1,6%	17.296.496	1,2%
2011	22.714.353	7,6%	180.152	3,2%	15.777.101	-8,8%
2012	22.653.075	-0,3%	173.966	-3,4%	13.712.034	-13,1%
2013	22.758.020	0,5%	170.140	-2,2%	12.239.306	-10,7%
2014	23.104.883	1,5%	172.628	1,5%	11.518.308	-5,9%
Acumulado 2009-2014	133.531.997	9,0%	1.049.023	-2,7%	87.629.807	-32,6%

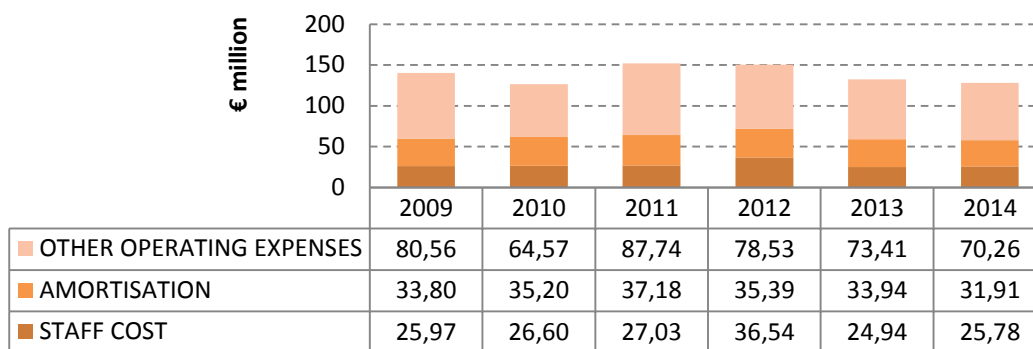
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 14. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN PALMA MALLORCA AIRPORT 2009-2014



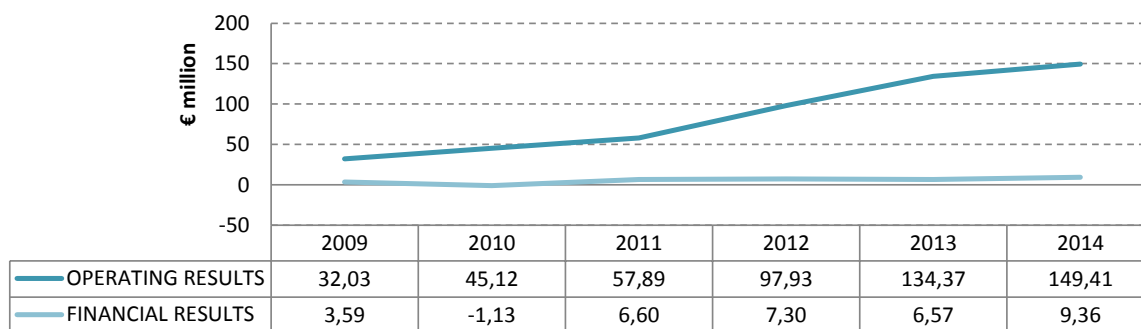
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 15. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN PALMA MALLORCA AIRPORT 2009-2014



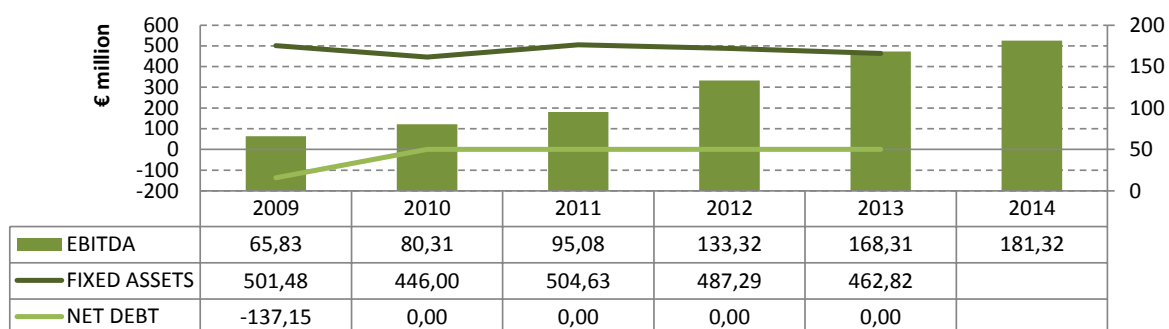
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 16. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN P. MALLORCA APT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 17. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – PALMA MALLORCA AIRPORT 2009-2014



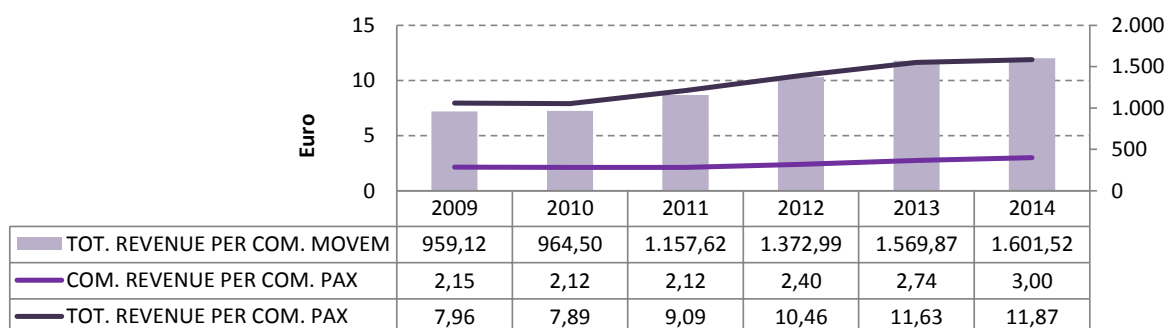
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La figura 17 muestra la evolución de las principales magnitudes económicas del aeropuerto de Palma de Mallorca entre 2009 y 2014. El EBITDA ha mejorado en más de 115 millones de euros, gracias al incremento de ingresos de explotación y la reducción de los costes de explotación. Aun así, la rentabilidad de este aeropuerto se encuentra condicionada por la especial situación de su área de influencia, ya que

debe mantener unas tasas competitivas para que el tráfico turístico no se reduzca. Pero esta situación se compensa ampliamente porque este aeropuerto cuenta con un stock de infraestructuras suficiente sin necesidad de tener que realizar grandes ampliaciones. Esta situación favorece que tenga muy pocos costes financieros.

La mejor forma de aumentar los ingresos y la rentabilidad del aeropuerto es mejorando y potenciando las actividades comerciales del aeropuerto. La figura 18 recoge la evolución de los principales ratios económicos del aeropuerto de Palma de Mallorca entre 2009 y 2014. En dicha tabla se puede observar como los ingresos por operación comercial y los ingresos por pasajero comercial se han incrementado entre 2009 y 2014 más de un 65% y un 50% respectivamente, mientras que el tráfico de pasajeros apenas creció un 9,0%. El incremento de las tasas aeroportuarias, no está justificado por la financiación de nueva capacidad; por tanto, dicho incremento pone en riesgo la viabilidad del aeropuerto a largo plazo y perjudica el desarrollo turístico en su área de influencia. Por esta razón, el desarrollo de la actividad comercial es esencial para incrementar los ingresos a largo plazo. En la figura 18 se puede observar como los ingresos comerciales por pasajero comercial aumentaron casi un 40%, esa es la línea a seguir y donde los gestores del aeropuerto deben hacer mayores esfuerzos. Lo fácil es subir las tasas aeroportuarias, lo difícil es incrementar los incrementos comerciales, por eso el aeropuerto de Palma de Mallorca debe ser gestionado de manera separa y centrándose en sus circunstancias, ya que su situación actual se lo permite.

FIGURE 18. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – PALMA MALLORCA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.1.4. Málaga Airport

Málaga es el cuarto aeropuerto de España por volumen de pasajeros y de aeronaves, tercero de España peninsular, y su tráfico es principalmente turístico, al igual que Palma de Mallorca. Por tanto, el tráfico de mercancías apenas tiene representatividad. El 2010 se inauguró una nueva terminal y una pista de vuelos que dotaron al aeropuerto con capacidad para más de 25 millones de pasajeros al año. Semejante ampliación no estaba justificada desde el punto de vista de capacidad aeroportuaria y volumen de tráfico, pero los intereses políticos pesaron más que las decisiones técnicas y económicas. En la figura 19 se recoge la evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Málaga entre 2009 y 2014. En dicha figura se puede

observar como el tráfico de pasajeros creció un 18,5% y el de aeronaves un 4,6%, mientras que el tráfico de mercancías registró una evolución negativa en este periodo. Al igual que en Palma de Mallorca, las compañías operan con aeronaves más ocupadas y de mayor capacidad, mejorando sus ratios de rentabilidad en las operaciones a Málaga.

Los ingresos de explotación han seguido una senda creciente entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 20. Los ingresos de los servicios aeroportuarios se incrementaron en 55 millones de euros gracias a la subida de tasas aeroportuarias comentadas en el punto 7.4. Por su parte, los ingresos de las actividades comerciales incrementaron un 38%, mostrando como desde el aeropuerto se está apostando por potenciar la actividad comercial del mismo.

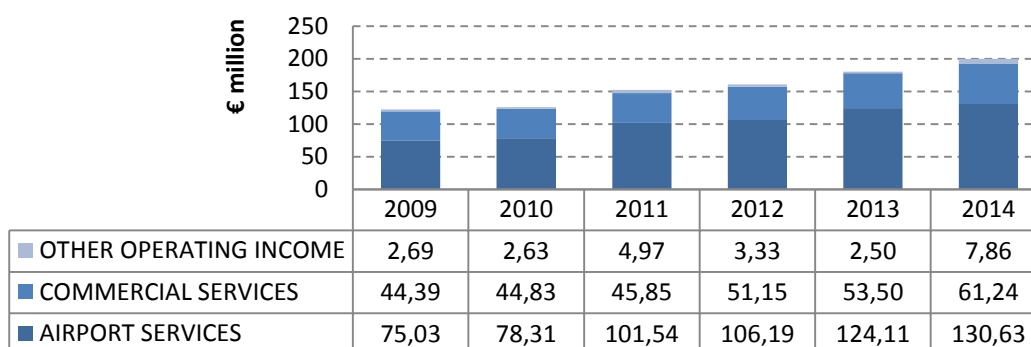
En la figura 21 se muestra la evolución de los gastos de explotación del aeropuerto de Málaga entre 2009 y 2014. Se observa que mientras los costes de personal y otros costes de explotación crecen ligeramente, las amortizaciones se han triplicado en este periodo. Estas subidas se deben a la puesta en servicio de las nuevas instalaciones que no eran necesarias para el aeropuerto, pero que como se puede observar supondrán una gran losa económica para el aeropuerto durante los próximos años.

FIGURE 19. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN MÁLAGA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	11.585.164	-	103.539	-	3.405.222	-
2010	12.015.571	3,7%	105.634	2,0%	3.078.838	-9,6%
2011	12.781.678	6,4%	107.397	1,7%	2.991.646	-2,8%
2012	12.549.456	-1,8%	102.162	-4,9%	2.720.643	-9,1%
2013	12.897.422	2,8%	102.362	0,2%	2.678.642	-1,5%
2014	13.723.680	6,4%	108.263	5,8%	2.498.705	-6,7%
Acumulado 2009-2014	75.552.971	18,5%	629.357	4,6%	17.373.696	-26,6%

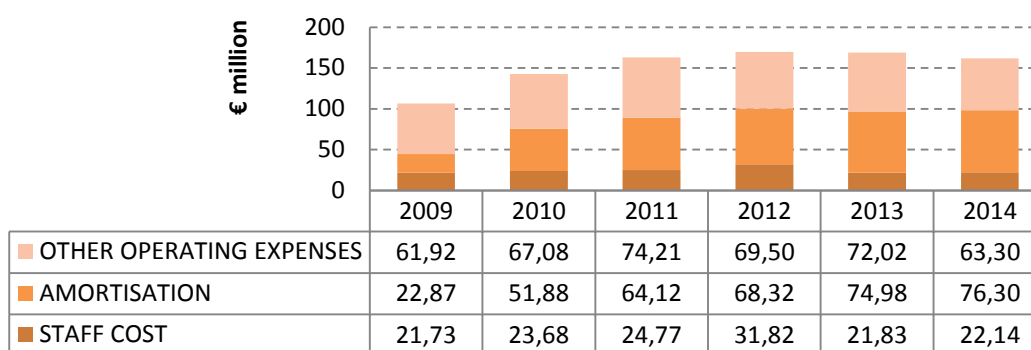
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 20. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN MÁLAGA AIRPORT 2009-2014



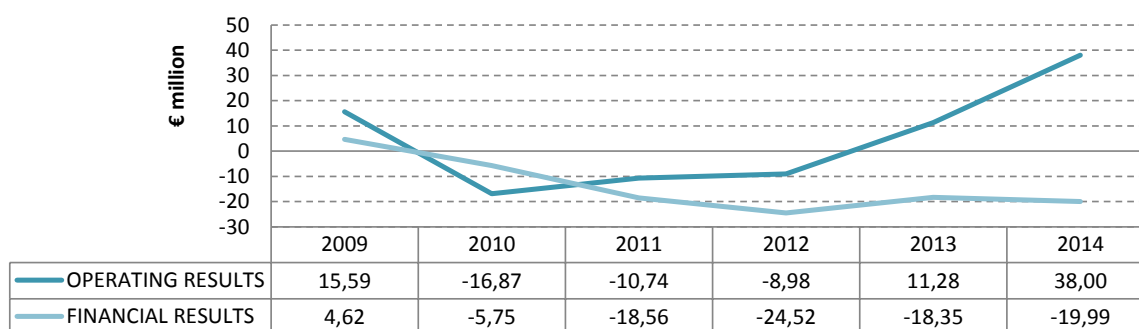
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 21. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN MÁLAGA AIRPORT 2009-2014



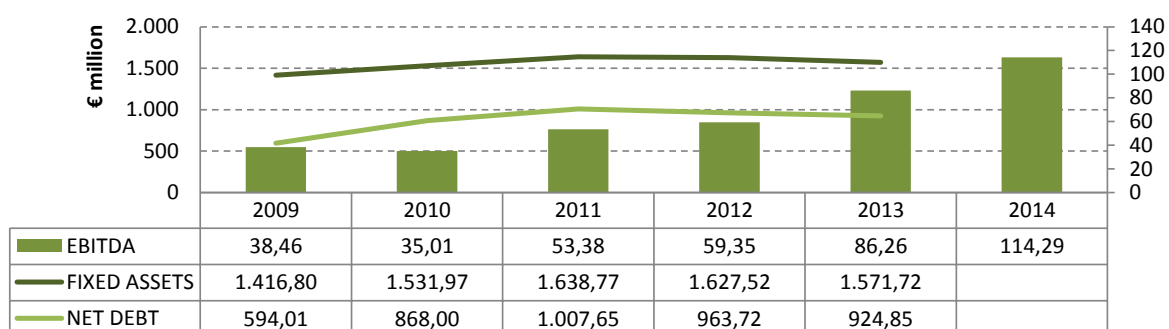
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 22. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN MÁLAGA APT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 23. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – MÁLAGA AIRPORT 2009-2014

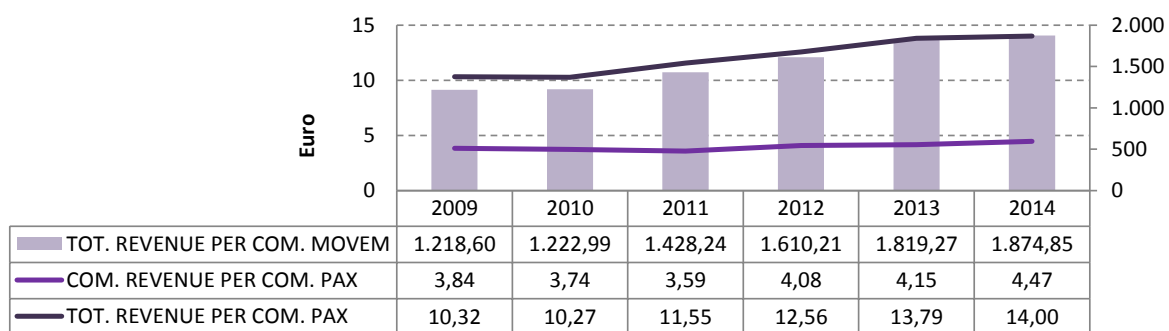


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La figura 22 muestra la evolución del resultado de explotación y financiero del aeropuerto de Málaga entre 2009 y 2014. En los primeros años de este periodo, tras la inauguración de las nuevas infraestructuras, el resultado de explotación es negativo, y gracias a las subidas de tasas comentadas en el punto 7.4, el resultado de explotación vuelve a ser positivo. Sin embargo, el resultado financiero que antes

de la ampliación era positivo, tras la ampliación es negativo. A pesar de ello, el EBITDA se ha triplicado entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 23. En la misma figura se puede observar como la diferencia entre el valor del activo fijo y el importe de la deuda acumulada se ha ido reduciendo paulatinamente. Aun así, el activo fijo supera la deuda acumulada en más de 600 millones de euros. Al igual que Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca, los ingresos por operación comercial y los ingresos por pasajero comercial se incrementaron en mayor proporción que el tráfico aéreo gracias a la subida de tasas aeroportuarias comentada en el punto 7.4, tal y como se puede observar en la figura 24. Sin embargo, el ingreso comercial por pasajero comercial en el aeropuerto de Málaga crece en menor proporción. Por tanto, los ingresos derivados de las actividades comerciales deberían crecer a mayor ritmo para mejorar la rentabilidad del aeropuerto.

FIGURE 24. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – MÁLAGA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.1.5. Gran Canaria airport

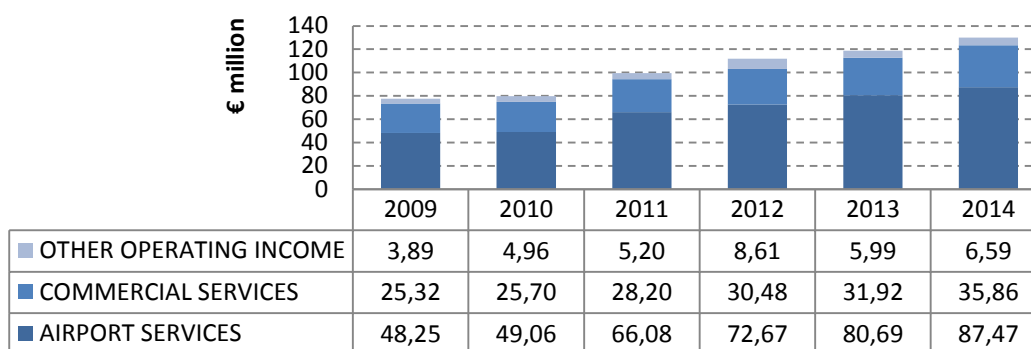
Gran Canaria es el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros y aeronaves de las islas Canarias, quinto aeropuerto a nivel nacional y segundo aeropuerto isleño más importante. Este aeropuerto tiene la singularidad de que comparte ubicación con una base militar. Sin embargo, como el aeropuerto está dividido en dos, una mitad es civil y la otra mitad militar sin que la operativa de unos influya en la de los otros. El tráfico de Gran Canaria es principalmente turístico, aunque también concentra una parte importante de tráfico de conexión entre la península y el resto de islas del archipiélago canario, en especial con Lanzarote y Fuerteventura. Aunque el incremento de conexiones de estas islas con la península en los últimos años hace que en la actualidad sea menos importante. En la figura 25 se observa como el tráfico de pasajeros ha crecido un 13,5% y el de aeronaves un 0,6%, mientras que el tráfico de mercancías ha caído un 23,7%, entre 2009 y 2014. Esta evolución nos muestra como las compañías aéreas, al igual que en Málaga o Palma de Mallorca, están mejorando la rentabilidad de sus rutas a/desde este aeropuerto. Su volumen de actividad le permite operar en solitario y especializarse en tráfico turístico debiendo trabajar de manera coordinada con el sector turístico de la isla para ofertar un servicio conjunto que aumente el turismo y el tráfico del aeropuerto.

FIGURE 25. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN GRAN CANARIA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	8.935.948	-	101.557	-	25.998.675	-
2010	9.300.192	4,1%	103.093	1,5%	24.553.046	-5,6%
2011	10.359.982	11,4%	111.271	7,9%	23.689.161	-3,5%
2012	9.693.605	-6,4%	100.393	-9,8%	20.608.292	-13,0%
2013	9.574.685	-1,2%	95.485	-4,9%	18.795.814	-8,8%
2014	10.143.701	5,9%	102.211	7,0%	19.843.969	5,6%
Acumulado 2009-2014	58.008.113	13,5%	614.010	0,6%	133.488.957	-23,7%

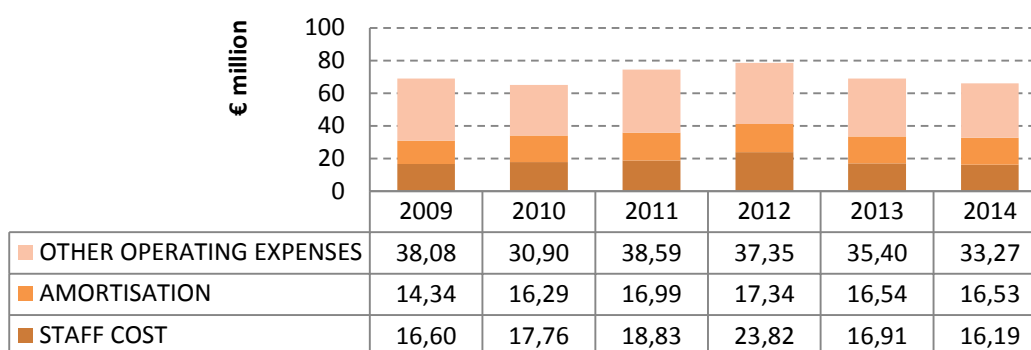
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 26. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN GRAN CANARIA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 27. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN GRAN CANARIA AIRPORT 2009-2014

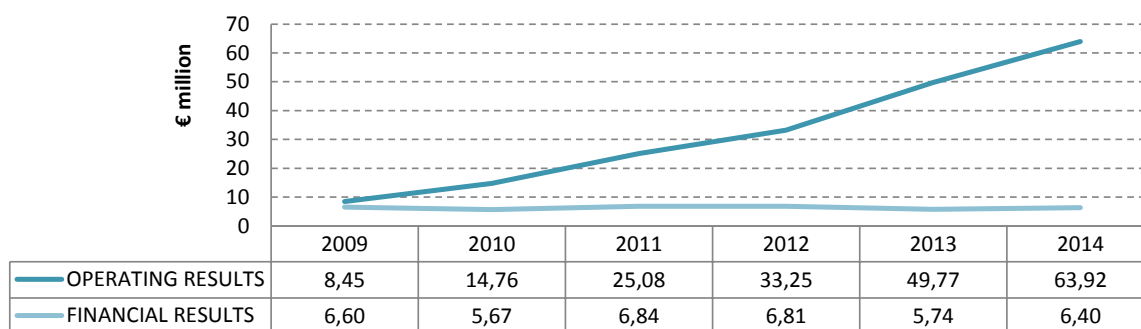


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La figura 26 nos muestra la evolución de los ingresos de Explotación del aeropuerto de Gran Canaria entre 2009 y 2014. Los ingresos de explotación han incrementado más de un 65% en este periodo. Se han incrementado tanto los ingresos provenientes de los servicios comerciales como los de los servicios

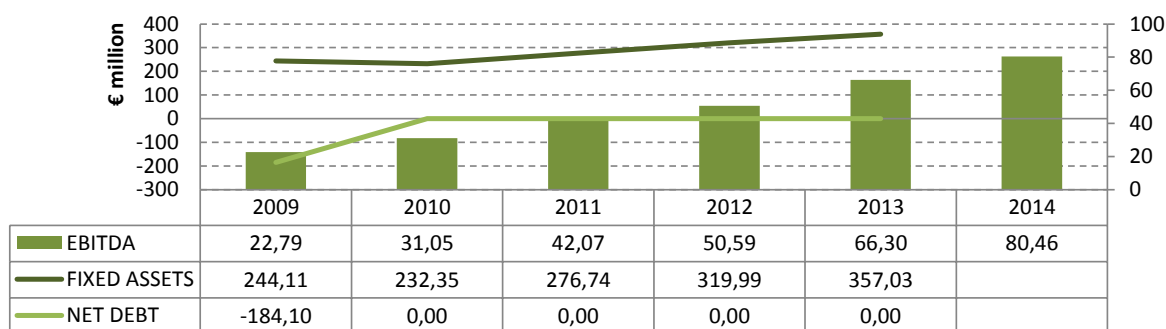
aeroportuarios, estos últimos gracias a la subida de tasas aeroportuarias comentada en el punto 7.4. Sin embargo, los costes de explotación, tal y como se puede observar en la figura 27 se han reducido ligeramente, gracias a que los costes de personal se han mantenido constantes y a que el descenso de otros costes de explotación han compensado el incremento de las amortizaciones.

FIGURE 28. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN G. CANARIA APT 2009-2014



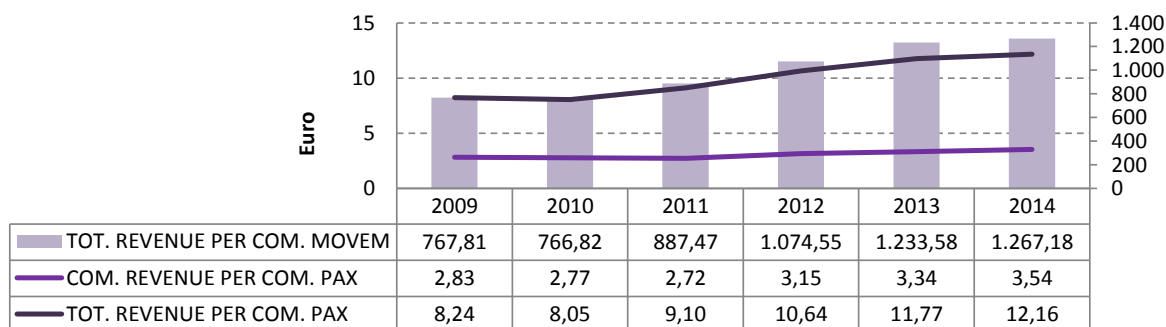
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 29. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – GRAN CANARIA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 30. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – GRAN CANARIA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Hay que destacar que Gran Canaria, al igual que Palma de Mallorca no ha necesitado de ninguna gran ampliación ya que su capacidad operativa ha sido suficiente para atender el tráfico registrado en estos años y atender posibles crecimientos de tráfico en el futuro. Esta situación hace que Gran Canaria tampoco tenga deuda acumulada. Tal y como se puede observar en la figura 28, el resultado financiero de Gran Canaria ha sido positivo entre 2009 y 2014 y el resultado de explotación se ha multiplicado por 8 en ese mismo periodo pasando de 8,45 millones de euros en 2009 a 63,92 millones en 2014.

Los buenos resultados económicos se traducen en una evolución positiva de las principales magnitudes económicas de Gran Canaria, tal y como se observa en la figura 29. El EBITDA casi se ha cuadruplicado entre 2009 y 2014, mientras que el activo fijo se ha incrementado en más de 110 millones de euros en el mismo periodo. Por tanto, estos datos demuestran la autosuficiencia financiera de Gran Canaria y que puede operar en solitario con buenos ratios de rentabilidad. La figura 30 muestra la evolución de los principales ratios económicos del aeropuerto de Gran Canaria entre 2009 y 2014. Al igual que le ocurría a Palma de Mallorca, los ingresos por operación comercial y los ingresos por pasajeros comercial se han incrementado gracias a la subida de tasas comentada en el punto 7.4, mientras que los ingresos comerciales han crecido pero en menor proporción. La mejora de la rentabilidad de este tipo de aeropuertos, muy relacionados con el desarrollo turístico, no debe ser vía incremento de tasas que lo único que consigue a largo plazo es reducir la competitividad del mismo. La rentabilidad debe aumentarse mejorando los ingresos comerciales de las actividades comerciales.

6.1.6. Alicante airport

El aeropuerto de Alicante es principalmente turístico, al igual que Málaga. Por volumen de tráfico estaría en sexta posición, al mismo nivel de tráfico que Gran Canaria, siendo el cuarto aeropuerto peninsular por tráfico de pasajeros. En 2011 entró en servicio la nueva área terminal que dotaba al aeropuerto de una capacidad para más de 20 millones de pasajeros al año. Al igual que en Málaga, el tráfico no estaba llevando un crecimiento tan elevado como para hacer necesario una ampliación de semejante calibre. Tal y como se puede observar en la figura 31, el tráfico de pasajeros solamente ha crecido un 10,2% entre 2009 y 2014, mientras que el tráfico de aeronaves se redujo al igual que el de mercancías. Como ya se ha comentado anteriormente, las compañías aéreas en un contexto económico complicado han optado por eliminar frecuencias y utilizar aeronaves más grandes para reducir sus costes por asiento y mejorar sus ratios de rentabilidad.

La figura 32 muestra la evolución de los ingresos de explotación del aeropuerto de Alicante entre 2009 y 2014. Como se puede observar en dicha figura los ingresos de explotación se han incrementado más de 50 millones de euros entre 2009 y 2014. Gracias a las subidas de tasas aeroportuarias comentadas en el punto 7.4, los ingresos originados por las actividades aeroportuarias se han incrementado casi 40 millones de euros. Esta subida de tasas ha originado muchos problemas con las compañías que operaban en el aeropuerto como Ryanair y Easyjet, las cuales mostraron su descontento ante la fuerte subida de las tasas reduciendo su presencia en Alicante. Como ya se ha comentado anteriormente, los aeropuertos turísticos son muy sensibles a las subidas de tasas, y cuando hay grandes incrementos debidos a

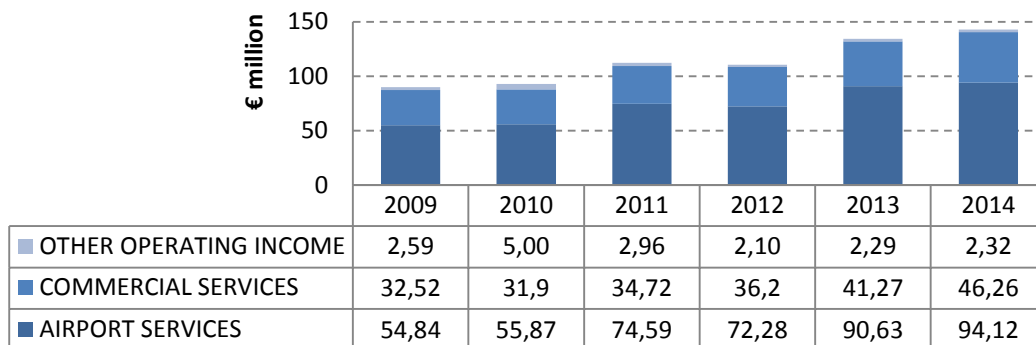
nuevas infraestructuras y servicios que las compañías aéreas no demandan surgen problemas como el mencionado anteriormente.

FIGURE 31. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN ALICANTE AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	9.130.622	-	74.281	-	3.199.730	-
2010	9.376.459	2,7%	74.476	0,3%	3.112.660	-2,7%
2011	9.908.031	5,7%	75.576	1,5%	3.011.643	-3,2%
2012	8.850.194	-10,7%	62.469	-17,3%	2.526.578	-16,1%
2013	9.634.879	8,9%	68.305	9,3%	2.589.349	2,5%
2014	10.061.452	4,4%	71.570	4,8%	2.637.816	1,9%
Acumulado 2009-2014	56.961.637	10,2%	426.677	-3,6%	17.077.776	-17,6%

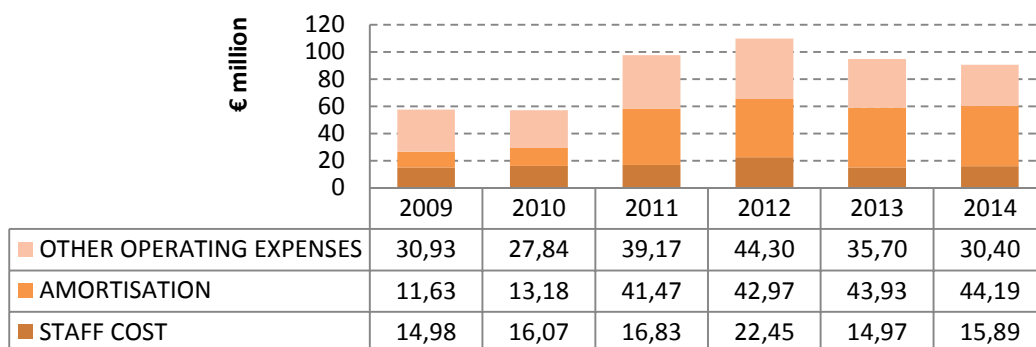
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 32. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN ALICANTE AIRPORT 2009-2014



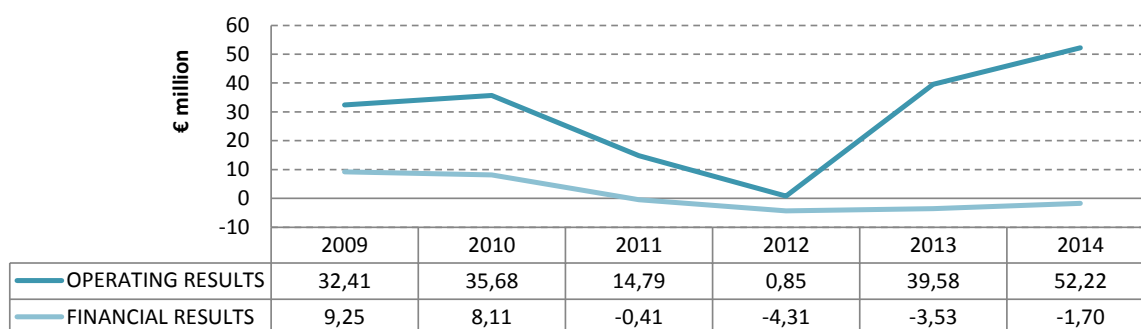
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 33. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN ALICANTE AIRPORT 2009-2014



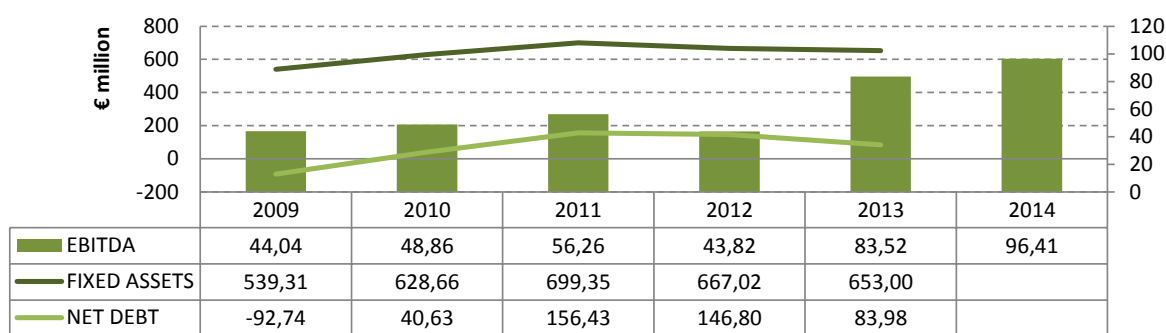
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 34. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN ALICANTE APT 2009-2014



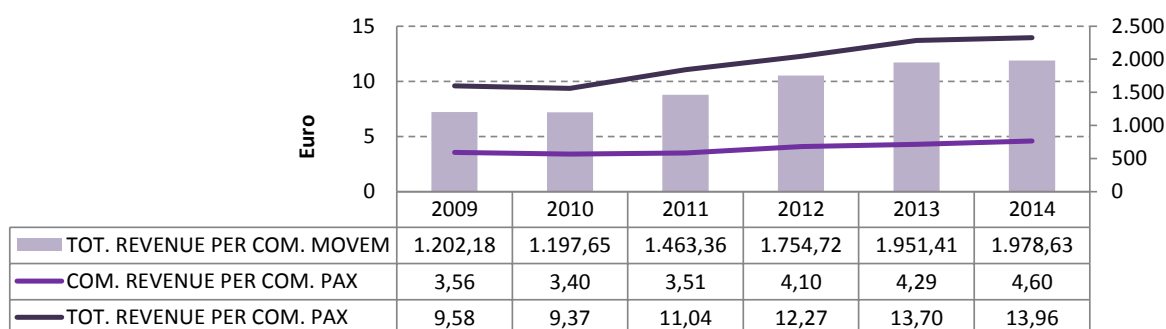
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 35. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – ALICANTE AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 36. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – ALICANTE AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Debido a la puesta en servicio de la nueva área terminal, tal y como se observa en la figura 33, los costes de explotación se han incrementado notablemente debido a que las amortizaciones se han multiplicado por cuatro entre 2009 y 2014. Los costes de personal crecieron levemente, mientras los otros gastos de explotación prácticamente no han variado. La evolución creciente de los gastos

de explotación se vio reflejada en el resultado de explotación de los años 2011 y 2012, como se puede observar en la figura 34.

Antes de la inauguración de las nuevas instalaciones el resultado de explotación superaba los 30 millones de euros pero los nuevos costes asociados a la ampliación las lastraron el resultado de explotación, hasta que la subida de tasas devolvió el resultado de explotación por encima de los 30 millones de euros. Sin embargo, el resultado financiero dejó de ser positivo tras la ampliación convirtiéndose en un factor negativo debido a la mala planificación financiera de llevada a cabo por AENA. La figura 35 nos muestra la evolución de las principales magnitudes económicas del aeropuerto de Alicante entre 2009 y 2014. En dicha figura podemos observar como el EBITDA ha crecido más del doble entre 2009 y 2014. Por su parte, la nueva ampliación no ha supuesto un gran volumen de deuda para Alicante, cuyo diferencial entre el activo fijo y la deuda se sitúa por encima por encima de los 550 millones de euros. Es decir, que si se optase por vender este aeropuerto el precio mínimo de salida debería rondar esa cifra. La evolución de los principales ratios económicos del aeropuerto de Alicante, que se muestran en la figura 36, nos indica que los ingresos provenientes de las actividades comerciales han crecido más del 20% mientras que el tráfico creció algo más del 10%. Es decir, que gracias a la nueva área terminal los ingresos de las actividades comerciales han crecido mejorando la rentabilidad del aeropuerto.

6.1.7. Tenerife Sur airport

El aeropuerto de Tenerife Sur es el séptimo aeropuerto español por volumen de tráfico, y el último de los siete grandes aeropuertos. La principal característica de este aeropuerto es que comparte isla con el aeropuerto de Tenerife Norte. Tenerife es la única isla española con dos aeropuertos abiertos al tráfico civil comercial. Esta combinación de factores ha supuesto que el aeropuerto de Tenerife Sur se especialice en el tráfico internacional, principalmente turístico, ya que al estar situado en la zona sur de la isla tiene mejor climatología y está más cerca de los destinos turísticos. Por su parte, el aeropuerto de Tenerife Norte concentra el tráfico doméstico entre las islas y la península, teniendo un gran componente de tráfico de negocios a pesar de su peor climatología pero mayor proximidad a la capital de la isla. Como se puede observar en la figura 37, el tráfico de pasajeros ha crecido un 30,5% entre 2009 y 2014, mientras que el de aeronaves ha crecido un 21,1%. Como se ha comentado, las compañías incrementan su actividad a la vez que mejoran la rentabilidad de las rutas a este aeropuerto. Parte importante de este crecimiento del tráfico aéreo se debe a la especialización del aeropuerto en el tráfico turístico frente al tráfico de negocios y doméstico que opera desde Tenerife Norte.

La figura 38 muestra la evolución de los ingresos de explotación del aeropuerto de Tenerife Sur desde 2009 a 2014. Los ingresos de explotación crecieron más de 50 millones de euros, fundamentalmente por las subidas de las tasas aeroportuarias comentadas en el punto 7.4. Aunque los ingresos comerciales crecieron más de un 20%, su evolución fue menor que la de los ingresos aeroportuarios que se duplicaron. Los costes de explotación, como se puede observar en la figura 39 han seguido una evolución plana y se mantienen entorno a los 60 millones de euros desde 2009. Otra ventaja competitiva de Tenerife Sur es que es un aeropuerto relativamente moderno, ya que se inauguró en 1978. Esta

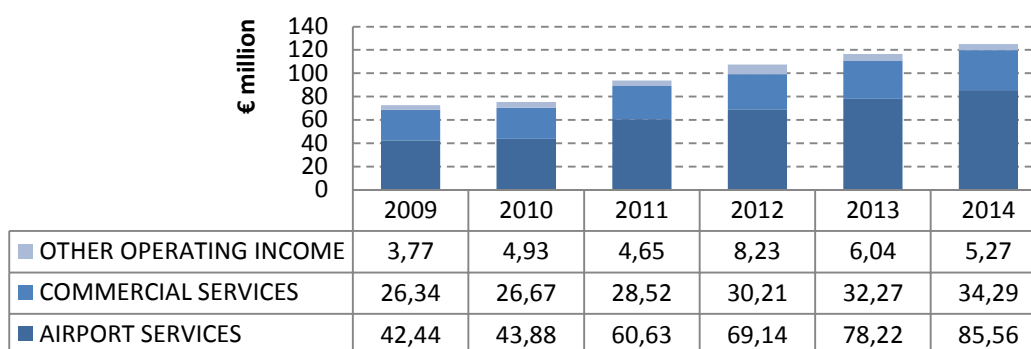
situación le ha permitido no tener que necesitar ampliaciones de capacidad desde entonces. Este hecho le ha permitido tener un resultado financiero positivo entre 2009 y 2014, tal y como se observa en la figura 40. Además, el incremento de los ingresos de explotación y la congelación de los costes de explotación ha favorecido el incremento del resultado de explotación desde unos 10 millones de euros en 2009 a más de 60 en 2014.

FIGURE 37. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN TENERIFE SUR AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	6.962.889	-	49.779	-	5.466.928	-
2010	7.240.641	4,0%	51.858	4,2%	4.524.336	-17,2%
2011	8.551.692	18,1%	58.093	12,0%	4.649.757	2,8%
2012	8.397.175	-1,8%	56.210	-3,2%	3.926.994	-15,5%
2013	8.594.227	2,3%	55.987	-0,4%	3.420.848	-12,9%
2014	9.084.233	5,7%	60.290	7,7%	3.414.073	-0,2%
Acumulado 2009-2014	48.830.857	30,5%	332.217	21,1%	25.402.936	-37,6%

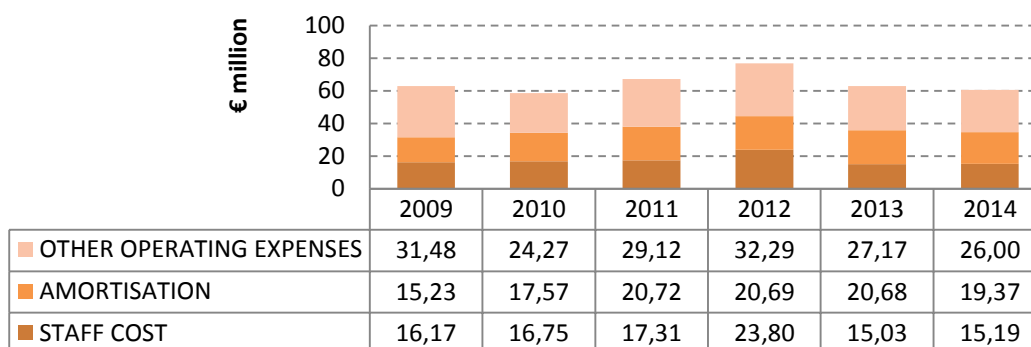
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 38. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN TENERIFE SUR AIRPORT 2009-2014



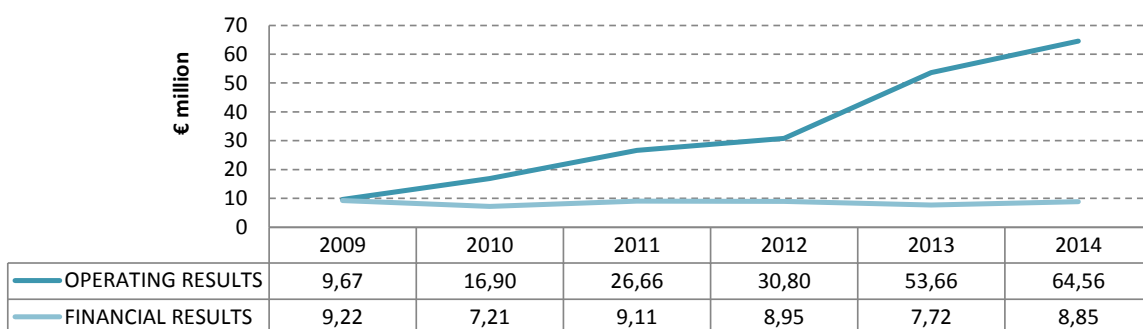
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 39. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN TENERIFE SUR AIRPORT 2009-2014



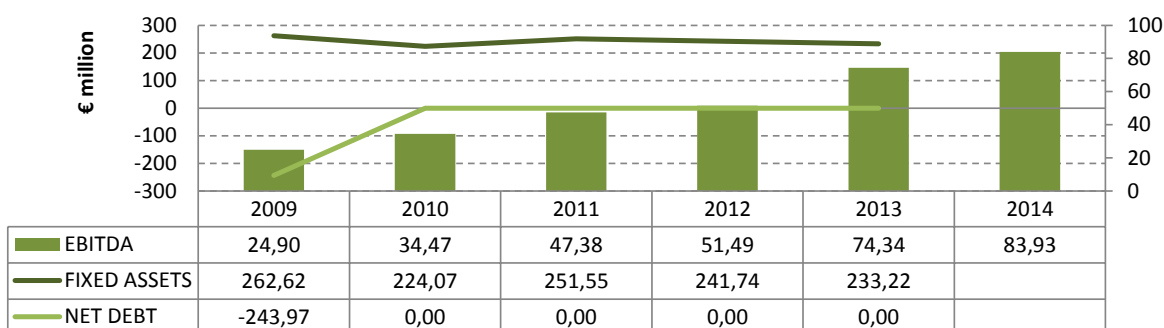
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 40. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN TENERIFE SUR 2009-2014



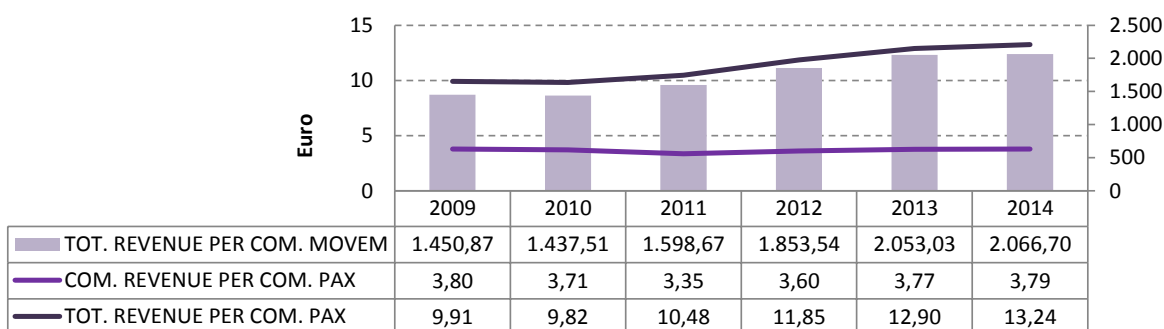
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 41. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – TENERIFE SUR AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 42. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – TENERIFE SUR AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Esta evolución favorable también se refleja en la evolución del EBITDA, que ha pasado de 25 millones de euros en 2009 a casi 84 millones en 2014, como se puede observar en la figura 41. El dato negativo de la evolución económica del aeropuerto se puede observar en la 42. El ingreso comercial por pasajero se ha mantenido prácticamente constante entre 2009 y 2014 a pesar de que el tráfico del aeropuerto ha crecido más de un 30%. En este sentido falta mucho por hacer en Tenerife Sur para incrementar los ingresos comerciales debido al gran potencial de este aeropuerto.

6.1.8. Ibiza airport

Ibiza es uno de los 4 aeropuertos que se encuentran en el entorno de los 5 millones de pasajeros al año. Es decir, están en el umbral de autosuficiencia financiera como operador aeroportuario. Ibiza es un aeropuerto turístico con una gran estacionalidad que obliga al operador aeroportuario a programar muy bien la actividad anual del aeropuerto. El tráfico de Ibiza se multiplica por 10 en los meses de verano comparado con la actividad de los meses de invierno. También tiene una componente de tráfico de negocio en el mercado doméstico, tanto a nivel interinsular como en las conexiones con la península. A pesar de ser un aeropuerto turístico, en los meses de verano tiene un gran tráfico de aero taxis y aviación ejecutiva que es incapaz de atender, por tanto, en la actualidad es una línea de negocio que se puede desarrollar y que ampliaría los futuros ingresos del aeropuerto. El tráfico de pasajeros ha registrado un crecimiento del 36,0% entre 2009 y 2014, mientras que el tráfico de aeronaves ha crecido un 12,3%, tal y como se puede observar en la figura 43. Por tanto, la rentabilidad de las compañías aéreas que operan rutas desde Ibiza ha crecido significativamente.

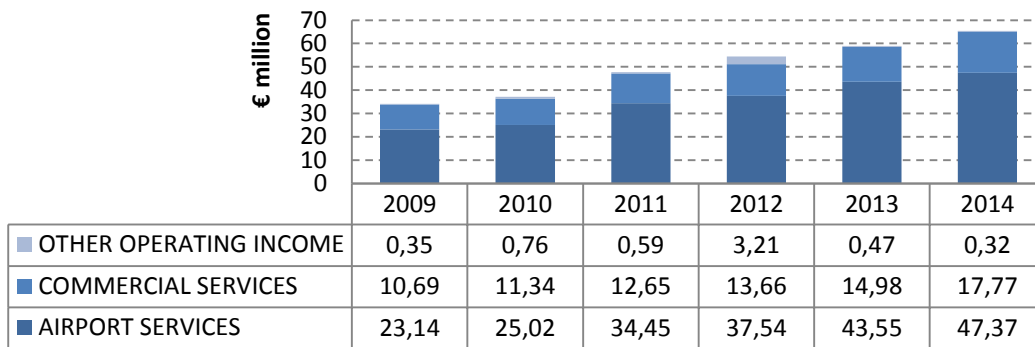
Como se mencionó en el punto 7.4, las reiteradas subidas de tasas de los últimos años han favorecido el incremento de los ingresos de explotación, tal y como se puede observar en la figura 44. Los ingresos de los servicios aeroportuarios se han duplicado entre 2009 y 2014 mientras que los ingresos comerciales han crecido más del 70%, lo que muestra el resultado positivo del desarrollo comercial llevado a cabo en el periodo. Por su parte, los gastos de explotación se han reducido un 10% en el mismo periodo, tal y como se muestra en la figura 45. Hay que destacar la reducción de los costes de personal, pero sobretudo, la reducción de otros gastos de explotación frente a la subida de las amortizaciones. Gracias a esta evolución de gastos e ingresos, el resultado de explotación ha cambiado de tendencia, pasando de las unas pérdidas de explotación de casi 3 millones de euros en 2009 a unos beneficios de explotación de más de 32 millones en 2014, tal y como se puede observar en la figura 46. Esta mejoría también se plasma en las principales magnitudes económicas. El EBITDA ha pasado de casi 6 millones de euros en 2009 a más de 44 millones en 2014, tal y como se observan en la figura 47. En la misma figura se puede observar como el activo fijo de Ibiza supera los 200 millones de euros y tiene un deuda acumulada inferior a 5 millones de euros.

FIGURE 43. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN IBIZA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	4.556.807	-	53.552	-	3.143.541	-
2010	5.023.649	10,2%	56.988	6,4%	2.996.183	-4,7%
2011	5.625.907	12,0%	61.768	8,4%	2.755.176	-8,0%
2012	5.534.659	-1,6%	57.738	-6,5%	2.316.048	-15,9%
2013	5.712.311	3,2%	56.304	-2,5%	2.190.177	-5,4%
2014	6.199.248	8,5%	60.142	6,8%	2.020.851	-7,7%
Acumulado 2009-2014	32.652.581	36,0%	346.492	12,3%	15.421.976	-35,7%

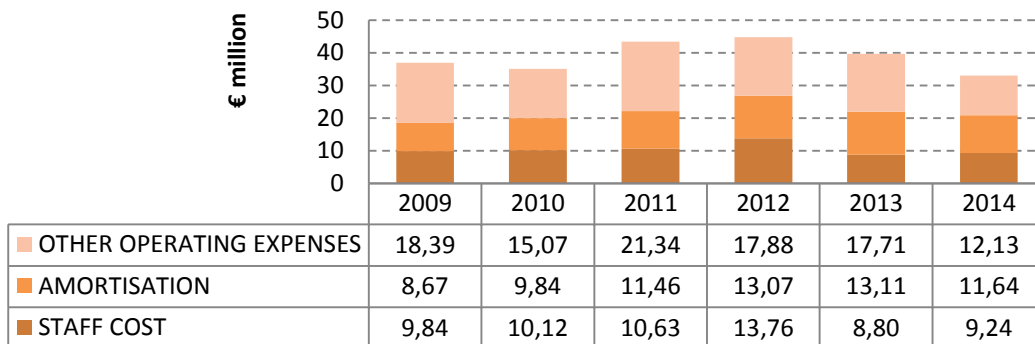
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 44. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN IBIZA AIRPORT 2009-2014



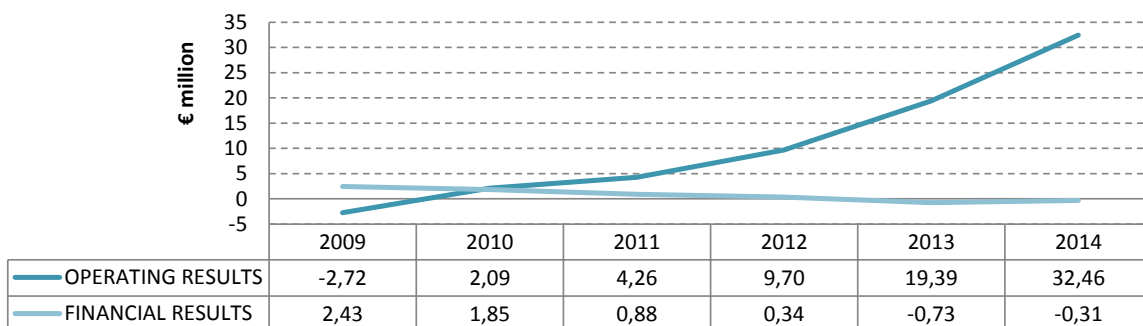
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 45. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN IBIZA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 46. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN IBIZA APT 2009-2014

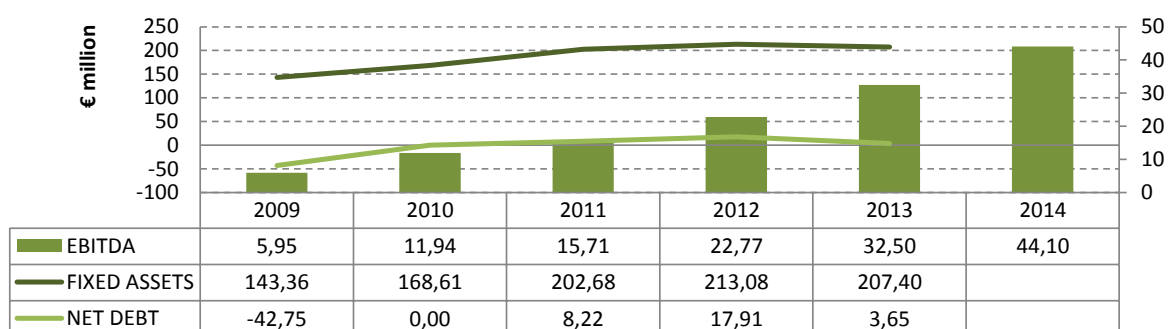


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La figura 48 muestra la evolución de los principales ratios económicos del aeropuerto de Ibiza entre 2009 y 2014. El ingreso por operación comercial y el ingreso por pasajero comercial han crecido gracias a las subidas de las tasas aeroportuarias. Sin embargo, los ingresos provenientes de las actividades

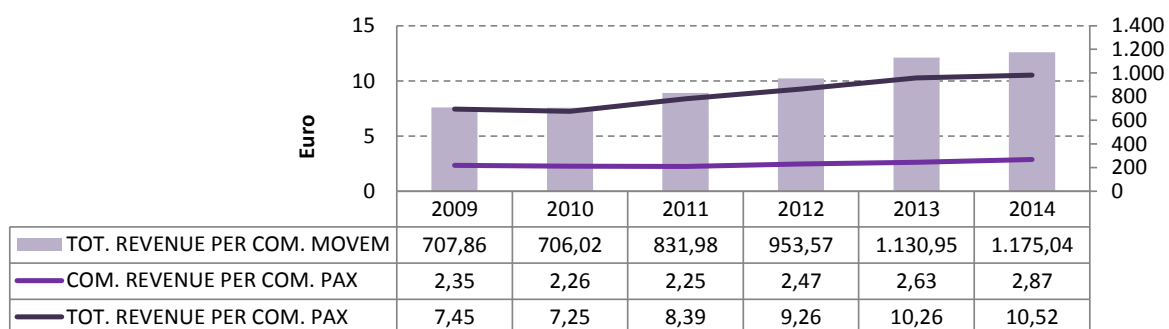
comerciales han registrado un crecimiento del 22%, es decir, que el desarrollo comercial del aeropuerto de Ibiza, a pesar del incremento de los últimos años, aún puede mejorar. Por tanto, Ibiza aun siendo un aeropuerto rentable que puede operar de manera individual, cuenta con una línea de negocio adicional (aviación ejecutiva) que le permite asegurar su viabilidad económica a largo plazo. El crecimiento del tráfico de pasajeros en Ibiza depende mucho de la evolución turística en la isla, por tanto, el operador aeroportuario debe trabajar mano a mano con el sector turístico ibicenco para ofertar un producto común que favorezca la llegada de más turistas y mejore la rentabilidad del aeropuerto.

FIGURE 47. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – IBIZA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 48. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – IBIZA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.1.9. Valencia airport

Valencia es uno de los cuatro aeropuertos que se mueve en el entorno de 5 millones de pasajeros al año, en el límite de viabilidad económica de un aeropuerto dedicado al tráfico de pasajeros. Sin embargo, Valencia posee ciertas fortalezas que garantizan su viabilidad económica como operador aeroportuario individual. La primera de ellas es que ya ha superado el impacto del AVE. Es decir, en diciembre de 2010 cuando el AVE Madrid-Valencia se inauguró, esta ruta suponía casi un millón de pasajeros al año. Tras cuatro años de operación, la ruta Madrid-Valencia

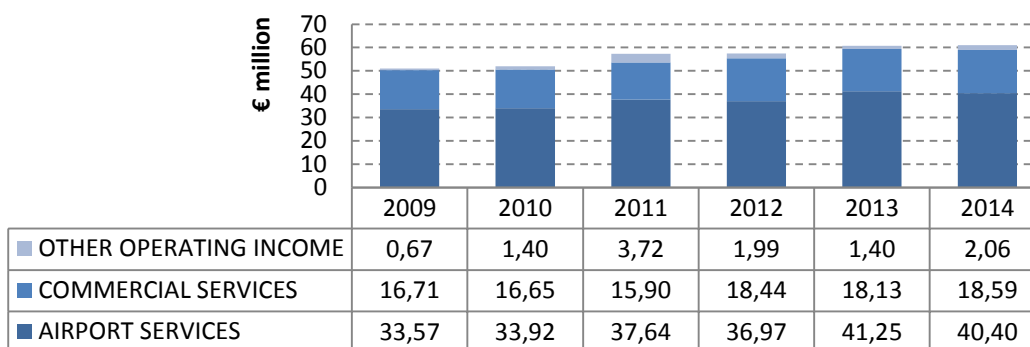
prácticamente ha desaparecido registrando un tráfico inferior a los 100.000 pasajeros al año. A pesar de esa fuerte reducción del tráfico de pasajeros doméstico el aeropuerto de Valencia ha mantenido el volumen de pasajeros, sustituyendo tráfico doméstico con tráfico internacional. Por tanto, el mal trago de la puesta en servicio de los servicios ferroviarios de alta velocidad en el mercado doméstico lo ha superado favorablemente. La segunda gran fortaleza que apuntala la posición de Valencia como operador aeroportuario individual es el gran volumen de actividad no comercial. Es decir, el 20% de las operaciones de Valencia no tienen carácter comercial. Por tanto, ahí tiene otra fuente potencial de ingresos a largo plazo si se explotan convenientemente.

FIGURE 49. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN VALENCIA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	4.734.381	-	81.126	-	9.801.449	-
2010	4.918.809	3,9%	77.806	-4,1%	11.427.867	16,6%
2011	4.969.451	1,0%	70.397	-9,5%	10.509.858	-8,0%
2012	4.738.557	-4,6%	59.828	-15,0%	11.127.919	5,9%
2013	4.612.684	-2,7%	57.161	-4,5%	11.679.031	5,0%
2014	4.591.164	-0,5%	56.438	-1,3%	12.629.957	8,1%
Acumulado 2009-2014	28.565.046	-3,0%	402.756	-30,4%	67.176.081	28,9%

Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 50. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN VALENCIA AIRPORT 2009-2014

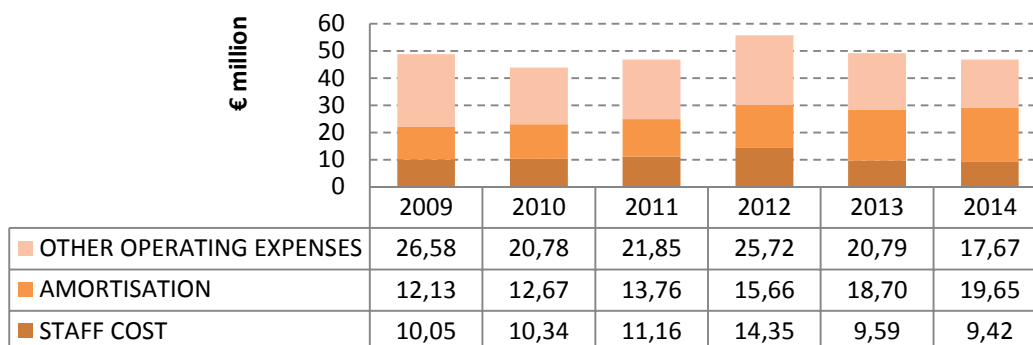


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La figura 49 muestra la evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Valencia entre los años 2009 y 2014. El tráfico de pasajeros y de aeronaves ha registrado una evolución negativa, pasajeros -3,0% y aeronaves -30,4%. Como no podía ser de otra manera, el aeropuerto de Valencia ha vivido la misma transformación que el resto de aeropuertos españoles, las compañías aéreas han optado por reducir frecuencias y aumentar el tamaño de sus aeronaves para mejorar sus ratios de rentabilidad. A pesar de ese descenso, el aeropuerto se mantiene en la

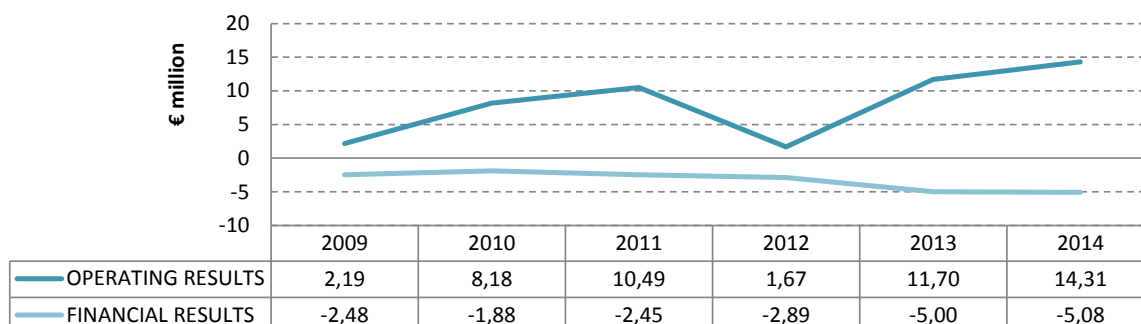
horquilla de 4-5 millones de pasajeros anuales que garantizan su futuro económico. Hay que destacar la buena evolución del transporte de carga que ha registrado un crecimiento del 28,9% entre 2009 y 2014, poniendo de manifiesto una línea de negocio adicional para incrementar ingresos.

FIGURE 51. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN VALENCIA AIRPORT 2009-2014



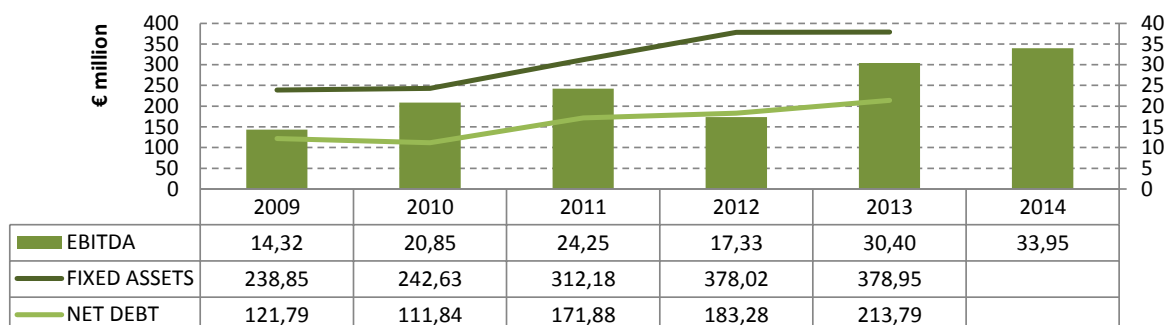
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 52. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN VALENCIA APT 2009-2014



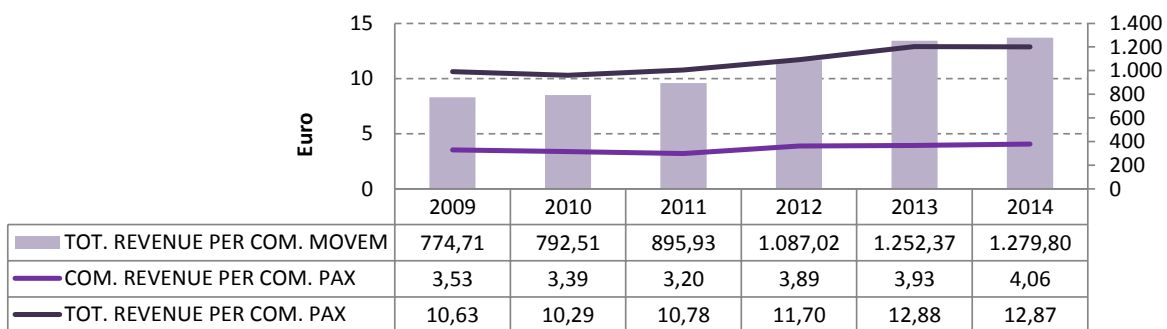
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 53. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – VALENCIA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 54. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – VALENCIA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Aunque en menor medida que los grandes aeropuertos españoles, Valencia, al igual que Ibiza, se ha visto favorecido por las subidas de tasas aeroportuarias de los últimos años comentadas en el punto 7.4. Esto ha permitido que Valencia incremente en 10 millones de euros sus ingresos de explotación entre 2009 y 2014, tal y como se observa en la figura 50, a pesar de perder tráfico aéreo en el mismo periodo. Sin embargo, tal y como se observa en la figura 51, los costes de explotación de Valencia han permanecido constantes entorno a los 50 millones de euros entre 2009 y 2014. Esta combinación ha permitido que Valencia tenga en este periodo unos resultados de explotación positivos, como se observa en la figura 52. Aunque no todos los años ha sido suficiente para asumir los resultados financieros negativos registrados en el mismo periodo. Sin embargo, el beneficio acumulado en el periodo arroja un saldo positivo superior a los 27 millones de euros. Por tanto, es prioritario que el operador aeroportuario enderece la política financiera llevada hasta ahora por AENA para apuntalar la viabilidad del aeropuerto.

La figura 53 muestra la evolución de las principales magnitudes económicas del aeropuerto de Valencia entre 2009 y 2014. En dicha figura se observa como el EBITDA ha crecido más del doble entre 2009 y 2014 pasando de 14 millones de euros a casi 34 millones. El activo fijo de Valencia se ha incrementado hasta superar los 375 millones de euros a la par que la deuda acumulada se ha incrementado, aunque en menor medida. El último dato positivo de Valencia se observa en la figura 54. Esta figura nos muestra que el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado un 15%, por tanto el desarrollo comercial que se está llevando a cabo en Valencia va en la senda correcta.

6.1.10. Lanzarote airport

Lanzarote es otro de los aeropuertos que se mueven en la horquilla de tráfico de 4-5 millones de pasajeros anuales, es decir, en el límite para poder ser viable como operador aeroportuario. Al igual que Ibiza, Lanzarote es un aeropuerto principalmente turístico aunque con una menor estacionalidad que Ibiza. El hecho de ser una isla y ser un destino turístico importante favorece que el tráfico de Lanzarote sea creciente a largo plazo, siempre y cuando la oferta turística de la isla siga una línea pujante como en los últimos años. Por tanto, el operador aeroportuario deberá relacionarse con el sector turístico de la isla para coordinar un crecimiento mutuo. En

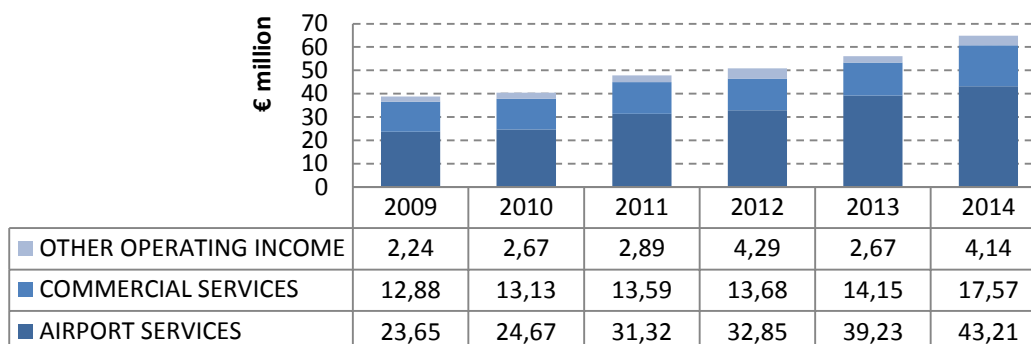
la figura 55 se puede observar la evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Lanzarote entre 2009 y 2014.

FIGURE 55. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN LANZAROTE AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	4.570.842	-	42.915	-	4.147.010	-
2010	4.830.505	5,7%	46.669	8,7%	3.787.434	-8,7%
2011	5.443.766	12,7%	49.675	6,4%	2.872.603	-24,2%
2012	5.082.554	-6,6%	44.787	-9,8%	2.108.307	-26,6%
2013	5.254.220	3,4%	44.259	-1,2%	2.081.918	-1,3%
2014	5.804.099	10,5%	49.575	12,0%	2.050.130	-1,5%
Acumulado 2009-2014	30.985.986	27,0%	277.880	15,5%	17.047.402	-50,6%

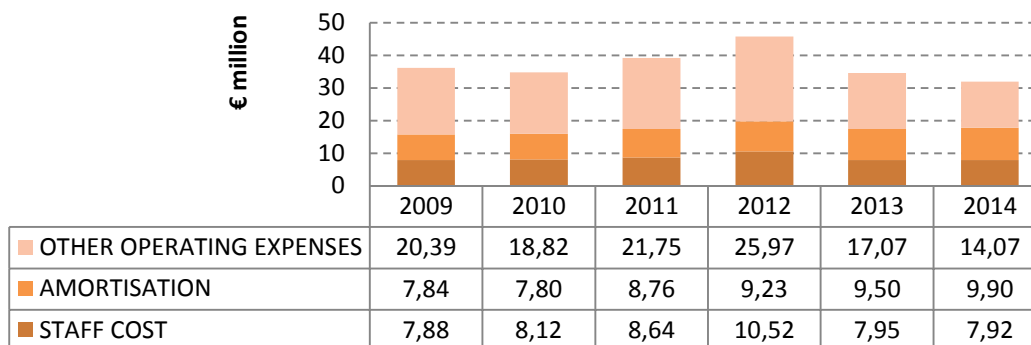
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 56. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN LANZAROTE AIRPORT 2009-2014



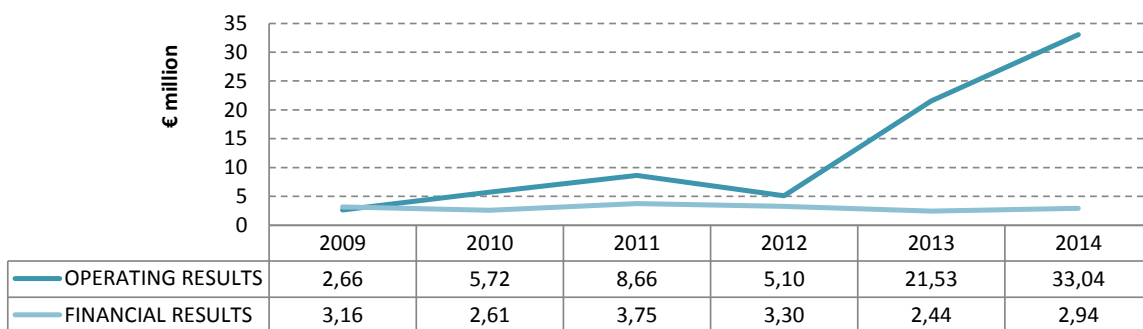
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 57. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN LANZAROTE AIRPORT 2009-2014



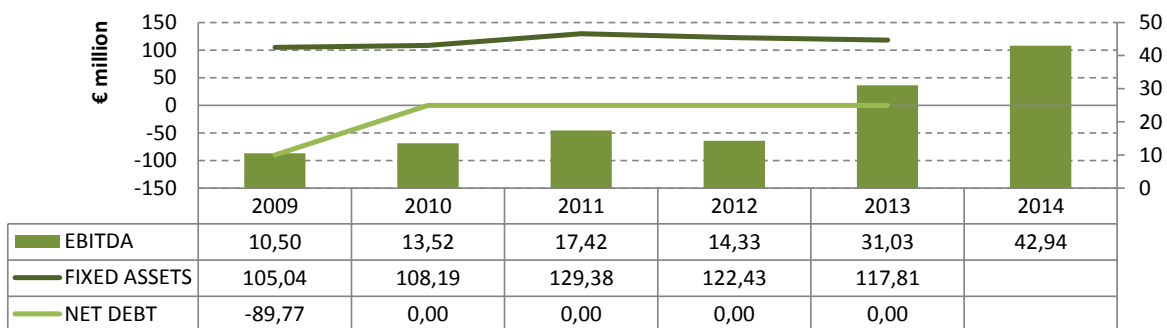
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 58. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN LANZAROTE APT 2009-2014



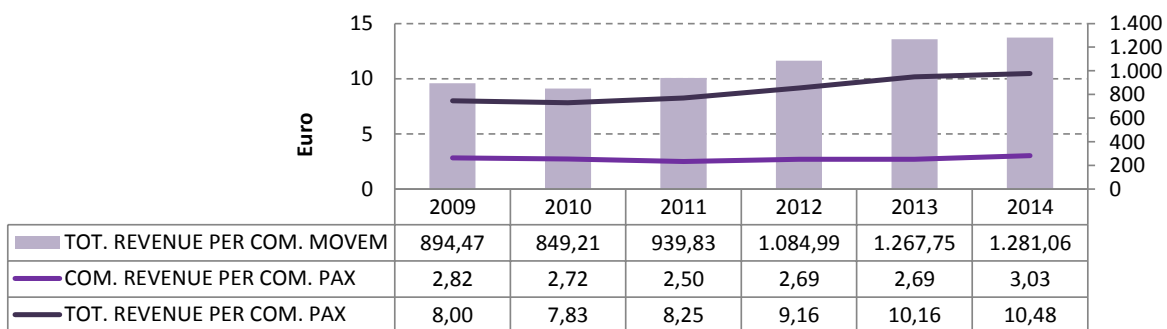
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 59. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – LANZAROTE AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 60. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – LANZAROTE AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

En figura 55 se puede observar como el tráfico de pasajeros ha crecido un 27% y el tráfico de aeronaves ha crecido un 15,5%, es decir, que a pesar de la tendencia de las compañías aéreas por maximizar su capacidad operativa Lanzarote ha registrado también un crecimiento en el número de frecuencias operadas. Sin embargo, el tráfico de carga ha registrado una caída continuada durante el mismo periodo. Los datos muestran que el aeropuerto ha priorizado el transporte de pasajeros abandonando el sector de la carga. A largo plazo, el operador

aeroportuario debería recuperar el tráfico de carga y no abandonar líneas de negocio que suponen más ingresos a largo plazo, vitales para garantizar la viabilidad económica del aeropuerto. Tal y como se ha comentado en el punto 7.4, Lanzarote también se ha visto beneficiado por las subidas de las tasas aeroportuarias de los últimos años. Esto se ha visto reflejado en una subida de los ingresos de explotación. Tal y como se puede observar en la figura 56, los ingresos de explotación originados por los servicios aeroportuarios han crecido un 82% entre 2009 y 2014, mientras que los ingresos de los servicios comerciales han crecido un 26%. Es decir, los ingresos comerciales han crecido en la misma proporción que el tráfico aéreo. Por tanto, el operador aeroportuario debe llevar a cabo una política más activa en materia comercial para incrementar este tipo de ingresos. Los aeropuertos turísticos son muy sensibles a las subidas de tasas, por tanto que los ingresos de explotación solamente crezcan vía incrementos de tasas es muy perjudicial para el futuro del aeropuerto.

En la figura 57 se puede observar que los gastos de explotación en el aeropuerto de Lanzarote entre 2009 y 2014 han registrado una caída superior al 11%, lo que supone una mejora de la eficiencia económica del aeropuerto. La evolución positiva de los ingresos de explotación junto con la reducción de los gastos de explotación ha permitido que el resultado de explotación se multiplique por doce entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 58, pasando de 2,6 millones de euros a 33 millones en este periodo. El aeropuerto de Lanzarote no ha necesitado de ninguna gran ampliación en el pasado y no se prevé ninguna gran ampliación a largo plazo. Esta situación ha permitido a Lanzarote registrar un resultado financiero positivo entre 2009 y 2014.

Esta mejora de la rentabilidad de Lanzarote también se ve reflejada en sus principales magnitudes económicas, tal y como se puede observar en la figura 59. El EBITDA de Lanzarote se ha cuadruplicado entre 2009 y 2014, el activo fijo supera los 115 millones de euros y no tiene deuda acumulada. Como se ha comentado anteriormente, la principal área de mejora de Lanzarote es la mejora de los ingresos comerciales. Tal y como se puede observar en la figura 60, el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado un 7%, por tanto el operador aeroportuario debe incrementar el desarrollo de la actividad comercial para mejorar su rentabilidad sin perjudicar al sector turístico vía subida de tasas aeroportuarias. Como Lanzarote goza de una situación económica a largo plazo muy buena y además está situado en un destino turístico muy importante, la combinación de ambos factores permite garantizar su viabilidad económica a largo plazo como operador individual. Además, hay claras áreas de mejora de ingresos, como son los provenientes de las actividades comerciales y la recuperación del tráfico de mercancías, que ayudarían a una mayor solvencia financiera.

6.1.11. Fuerteventura airport

El aeropuerto de Fuerteventura, al igual que Ibiza, Valencia y Lanzarote, es el último de los aeropuertos que desde el punto de vista del tráfico aéreo podría ser un operador aeroportuario individual. Como se puede observar en la figura 61, el tráfico de pasajeros se sitúa entre 4-5 millones de pasajeros entre 2009 y 2014, acumulando un crecimiento del 27,9% en el tráfico de pasajeros y del 10% en el tráfico de aeronaves. Las compañías aéreas que operan en Fuerteventura siguen el

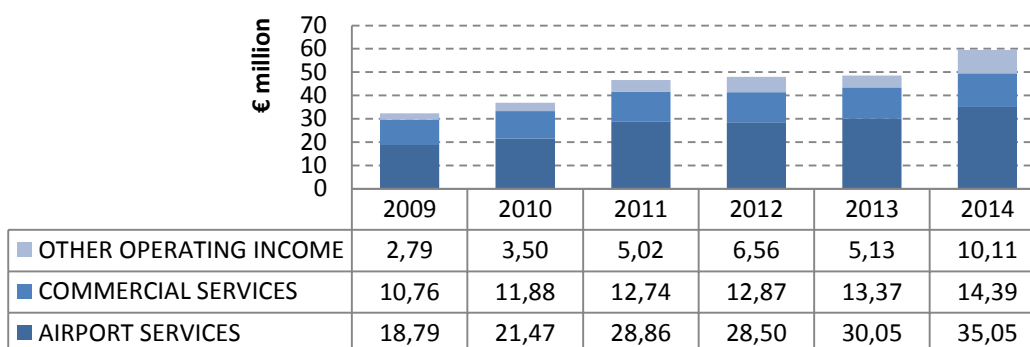
mismo patrón registrado en el resto de aeropuertos analizados anteriormente, usando aviones más grandes y con mayores coeficientes de ocupación. Al igual que Lanzarote, el tráfico de carga se ha reducido a la mitad entre 2009 y 2014. Para garantizar su viabilidad económica un aeropuerto debe potenciar su principal fuente de ingresos pero sin abandonar otras líneas de negocio.

FIGURE 61. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN FUERTEVENTURA AIRPORT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	3.680.413	-	36.429	-	1.916.101	-
2010	4.117.536	11,9%	39.437	8,3%	1.710.931	-10,7%
2011	4.900.583	19,0%	44.549	13,0%	1.557.664	-9,0%
2012	4.331.674	-11,6%	37.772	-15,2%	1.213.953	-22,1%
2013	4.201.317	-3,0%	35.500	-6,0%	1.023.336	-15,7%
2014	4.705.445	12,0%	40.066	12,9%	978.157	-4,4%
Acumulado 2009-2014	25.936.968	27,9%	233.753	10,0%	8.400.142	-49,0%

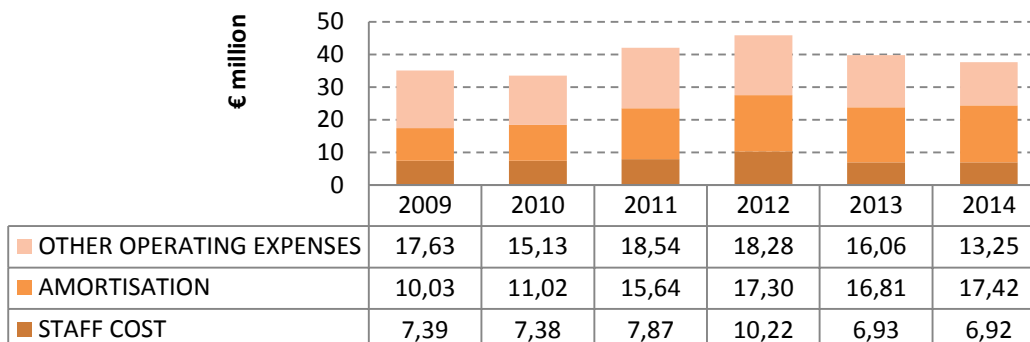
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 62. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN FUERTEVENTURA AIRPORT 2009-2014



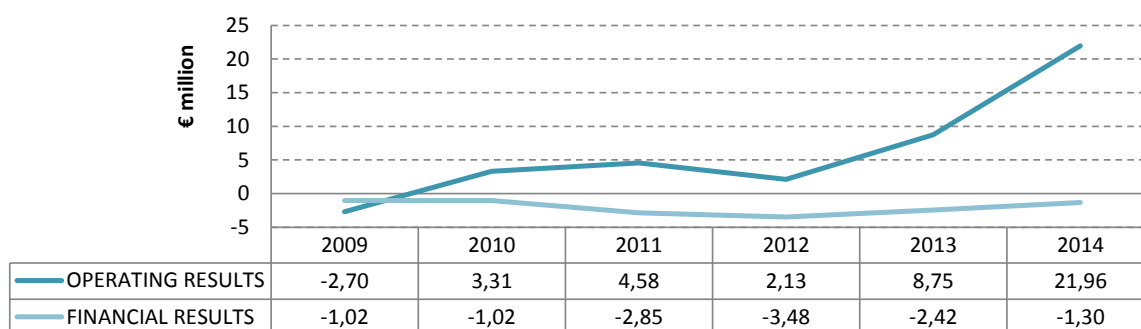
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 63. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN FUERTEVENTURA AIRPORT 2009-2014



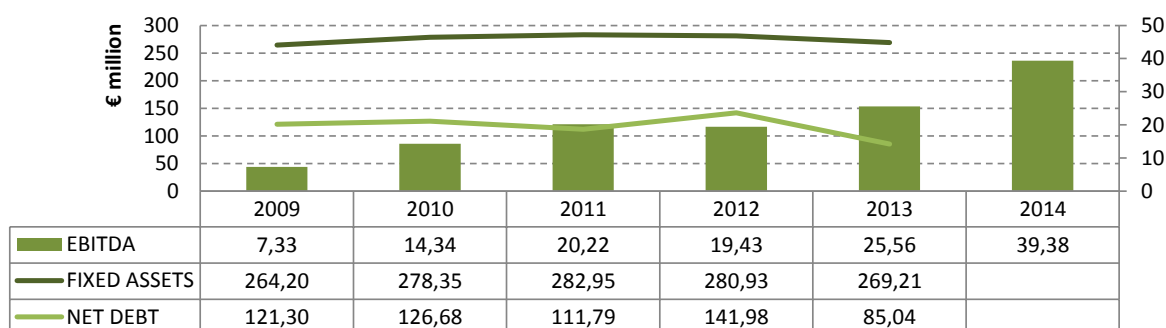
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 64. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN FUERTEVENTURA 2009-2014



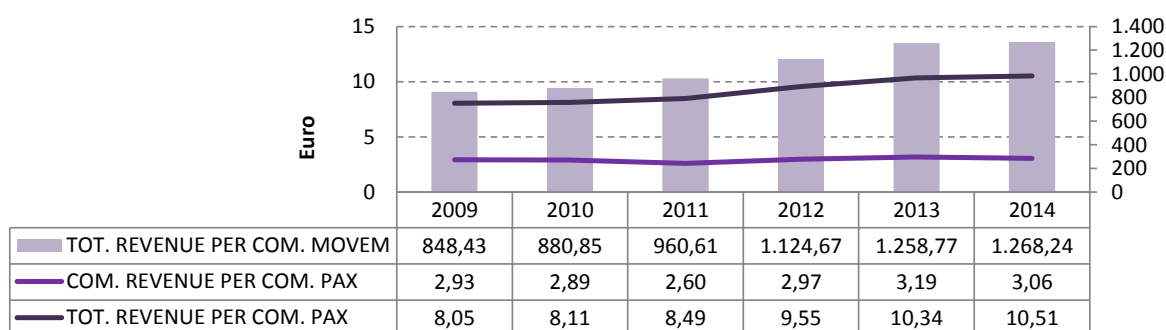
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 65. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – FUERTEVENTURA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 66. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – FUERTEVENTURA AIRPORT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Tal y como se puede observar en la figura 62, los ingresos de explotación registraron un crecimiento del 84% entre 2009 y 2014. Sin embargo, como ya se ha comentado en el punto 7.4, Lanzarote también se favoreció de las subidas de las tasas aeroportuarias de los últimos años. Fruto de estas subidas los ingresos de los servicios aeroportuarios casi se han duplicado entre 2009 y 2014, mientras que los ingresos comerciales se incrementaron un 33% en el mismo periodo. Estos datos muestran que Lanzarote ha seguido políticas activas para incrementar los ingresos

comerciales, que a largo plazo permitirán mejorar su rentabilidad. Sin embargo, los gastos de explotación se incrementaron más de un 7% entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 63. A pesar de que los gastos de personal y el resto de gastos de explotación se redujeron en el periodo, las amortizaciones crecieron más de un 70% tirando por tierra el esfuerzo realizado para contener los gastos de explotación. A pesar del incremento de los gastos de explotación el resultado de explotación ha seguido una senda positiva entre 2009 y 2014, tal y como se observa en la figura 64. Y aunque el resultado financiero ha seguido una senda negativa, en este periodo el resultado de explotación acumulado supera los 38 millones de euros frente a unas pérdidas financieras acumuladas de casi 13 millones. Es decir, a pesar de la mala política financiera de AENA, Lanzarote es capaz de asumir las pérdidas financieras con los resultados de explotación.

En la actualidad se están llevando a cabo obras para ampliar la terminal de pasajeros de Fuerteventura, dotando al aeropuerto con una capacidad para más de 8 millones de pasajeros al año. Fruto de esta ampliación, las amortizaciones y la deuda acumulada han repuntado entre 2009 y 2014. A pesar de ello, el EBITDA ha pasado de 7,3 millones de euros en 2009 a 39,3 millones en 2014, tal y como se muestra en la figura 65. En dicha figura se puede observar como el valor del activo fijo se sitúa por encima de los 260 millones de euros entre 2009 y 2014. La mejora de los ingresos comerciales comentada anteriormente se ve perfectamente en la figura 66. El ingreso comercial por pasajero comercial ha crecido un 4% entre 2009 y 2014 a pesar del fuerte crecimiento de pasajeros registrado en este periodo. A largo plazo el operador aeroportuario debe apostar por seguir incrementando los ingresos comerciales del aeropuerto, puesto que las subidas de las tasas aeroportuarias penalizan la competitividad del aeropuerto al encarecer sus servicios. Y este tipo de políticas a largo plazo perjudican al aeropuerto y al sector turístico de Fuerteventura.

6.2. Group airport operator (GAO)

A continuación se muestra la justificación económica, así como el razonamiento lógico de la creación de los diferentes operadores aeroportuarios colectivos. La diferencia principal entre un operador colectivo y operador individual, es que mientras que el segundo es autosuficiente desde el punto de vista económico el primero necesita de varios aeropuertos para intentar conseguir un volumen de tráfico que garantice su viabilidad económica a largo plazo. En este sentido se ha optado por realizar una serie de agrupaciones que responden a un enfoque regional en lugar de optar por un enfoque más competitivo. El enfoque regional responde a una asignación más eficiente de los recursos económicos y aeroportuarios de manera que las inversiones necesarias sean siempre para atender nuevo tráfico en vez de para atender tráfico existente de otro aeropuerto. En este sentido, el enfoque regional ha tenido en cuenta el desarrollo futuro de la red ferroviaria de alta velocidad y la falta de conexión entre dicha red y el sistema aeroportuario.

Hay que destacar que en este sentido los servicios ferroviarios de alta velocidad, a medida que vayan entrando en servicio los corredores que están en construcción y/o planificados a Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi van a ocasionar un enorme impacto negativo en el tráfico de pasajeros de los aeropuertos

situados en estas comunidades autónomas, al igual que ha ocurrido en los corredores donde el tren de alta velocidad está en servicio. Es decir, a medio plazo el tráfico doméstico de personas será realizado principalmente por servicios ferroviarios de alta velocidad, mientras que el tráfico aéreo doméstico será el tráfico de conexión desde esas zonas a destinos internacionales. En el apéndice 7 se acompañan varios análisis de tráfico aéreo que sirven de justificación para la creación de estos operadores aeroportuarios. En dicho anexo se muestra que la mayoría de los aeropuertos pequeños de España tienen un tráfico mayoritariamente doméstico, el mismo que será absorbido por los servicios ferroviarios de alta velocidad una vez que estén abiertos.

Por otro lado, los territorios no peninsulares de España necesitan un tratamiento especial desde el punto de vista de la integración territorial y la conectividad de estos territorios con el resto del país. Por ello, se han definido tres operadores aeroportuarios específicos que dan cabida a los aeropuertos y helipuertos con un tráfico muy pequeño que hace imposible que estos aeropuertos por si solos sean viables desde un punto de vista económico. Aun así, por motivos estratégicos, sociales y de cohesión territorial estos operadores aeroportuarios deben seguir abiertos pese a ser deficitarios. Por tanto, estos operadores aeroportuarios deberán minimizar las pérdidas con el objetivo de corregir ese déficit estructural. En un entorno en el que hay que racionalizar los costes y las inversiones, es mucho más adecuado un sistema que garantice la viabilidad del conjunto y minimice las pérdidas de aquellos aeropuertos que por razones no económicas tienen que mantenerse en servicio y asegurar en bienestar social de los territorios afectados.

6.2.1. Atlantic CAO

Este operador está formado por los tres aeropuertos que hay en Galicia (Coruña, Vigo y Santiago). En la figura 67 se muestra la evolución del tráfico aéreo en este operador entre 2009 y 2014. En este periodo el tráfico aéreo de pasajeros, aeronaves y mercancías se ha reducido sensiblemente. Una de las principales razones de esta reducción de actividad se debe al gran crecimiento registrado por el aeropuerto de Oporto en los últimos años. Además, la mayoría del tráfico de los aeropuertos de este operador es con Madrid, así que cuando el tren de alta velocidad conecte Galicia con Madrid el tráfico doméstico se verá muy afectado. Por tanto, para garantizar la viabilidad de este operador a largo plazo, tal y como se ha propuesto en el punto 8.3, se debe cerrar el aeropuerto de Coruña al tráfico comercial de pasajeros, dejar el aeropuerto de Vigo dedicado únicamente al tráfico de carga aérea y convertir Santiago en el aeropuerto de referencia de esta región.

En la figura 68 se muestra la evolución de los ingresos de operación de este operador entre 2009 y 2014. Destaca el incremento de los ingresos comerciales a pesar de la caída del tráfico de pasajeros, y el incremento de los ingresos por servicios aeroportuarios a pesar de la mala política tarifaria seguida por Aena, subiendo las tarifas de Santiago y bajándolas en Vigo y A Coruña. La figura 69 muestra la evolución de los costes de explotación en el periodo 2009-2014. Cabe mencionar que mientras los costes de personal y los otros costes de explotación se

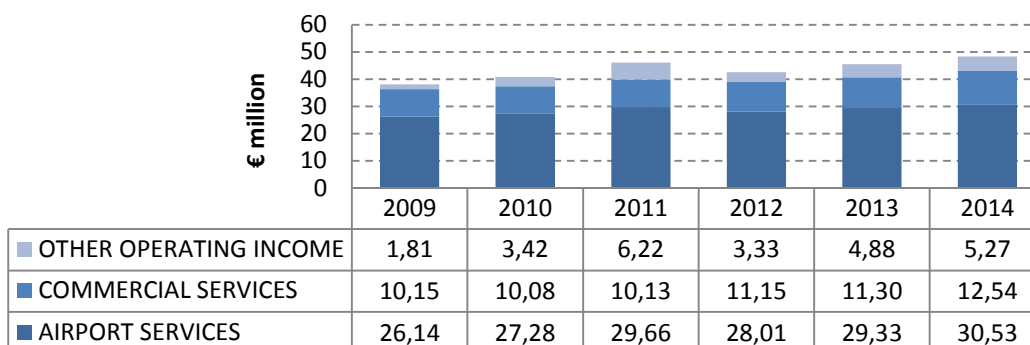
reducen levemente, el capítulo de amortizaciones casi se duplica consecuencia de las nuevas instalaciones abiertas en el aeropuerto de Santiago. Dichas instalaciones no se realizaron para atender a la demanda de tráfico aéreo, sino que están supeditadas a cuestiones de índole política.

FIGURE 67. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN ATLANTIC CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	4.100.953	-	52.100	-	3.025.053	-
2010	4.353.269	6,2%	53.571	2,8%	3.110.486	2,8%
2011	4.441.289	2,0%	52.735	-1,6%	3.153.270	1,4%
2012	3.864.152	-13,0%	44.388	-15,8%	2.582.606	-18,1%
2013	3.588.759	-7,1%	42.614	-4,0%	2.445.976	-5,3%
2014	3.747.742	4,4%	44.156	3,6%	2.595.709	6,1%
Acumulado 2009-2014	24.096.164	-8,6%	289.564	-15,2%	16.913.100	-14,2%

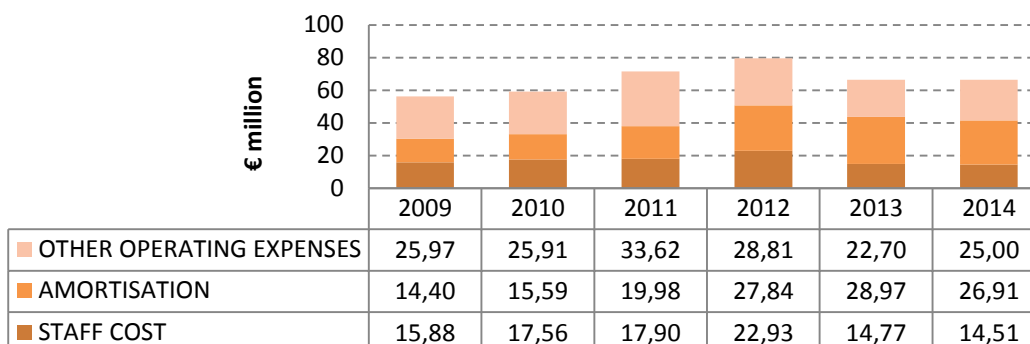
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 68. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN ATLANTIC CAO 2009-2014



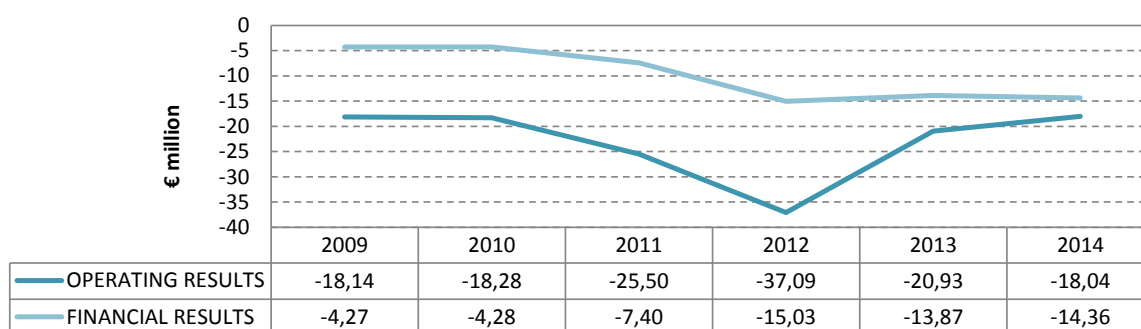
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 69. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN ATLANTIC CAO 2009-2014



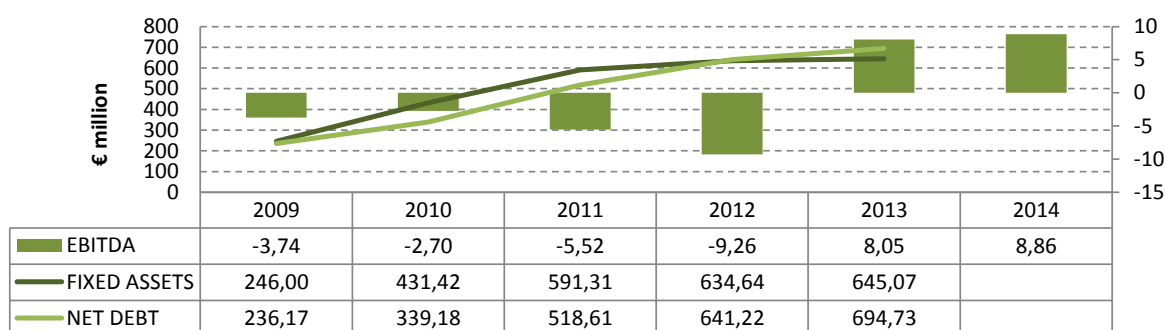
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 70. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN ATLANTIC CAO 2009-2014



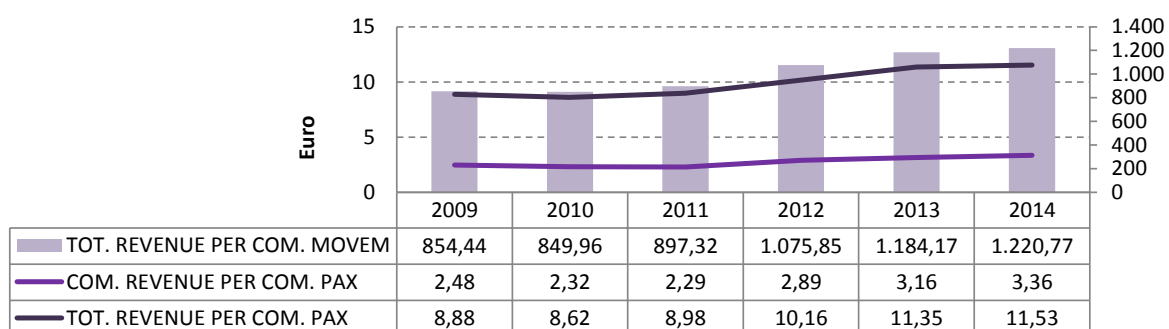
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 71. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – ATLANTIC CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 72. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – ATLANTIC CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

A pesar del incremento de los ingresos de explotación, como los gastos de explotación han aumentado en mayor proporción el resultado de explotación ha sido negativo entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 70. En dicha figura también se observa como el resultado financiero es negativo en todo el periodo. En la figura 71 se muestran los principales datos económicos entre 2009 y 2014. Se observa como el EBITDA ha sido negativo entre 2009 y 2012, es decir, que

durante los peores años de la crisis la actividad aeroportuaria de estos aeropuertos ha sido negativa. A esta evolución negativa hay que sumar que el importe de la deuda acumulada supera el valor del activo fijo de este operador. Es decir, que el valor del operador aeroportuario es menor que el importe de la deuda del mismo. En la figura 72 se puede observar la evolución de los principales ratios económicos del operador Atlántico entre 2009 y 2014. Destaca la evolución de los ingresos comerciales por pasajeros, lo que refleja que el desarrollo de las actividades económicas se ha llevado a cabo de manera satisfactoria.

6.2.2. Cantabrian CAO

Este operador aeroportuario está formado por los aeropuertos ubicados en el frente cantábrico de la península, esto es, Asturias, Santander, Bilbao y San Sebastián. En la figura 73 se muestra la evolución del tráfico aéreo entre 2009 y 2014. Este operador supera los 6 millones de pasajeros anuales en el periodo, por lo que tiene un volumen de tráfico que podría garantizar su viabilidad económica a largo plazo. Sin embargo, el tren de alta velocidad en estas regiones aún no ha entrado en servicio, pero teniendo en cuenta que estos aeropuertos tienen una gran dependencia del tráfico doméstico con Madrid (véase apéndice 7), una vez que los servicios ferroviarios de alta velocidad entren en servicio, el tráfico aéreo de este operador se verá afectado de manera notable. Por ello, tal y como se detalla en el punto 8.3, habría que cerrar al tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Santander y San Sebastián, una vez que el tren de alta velocidad este en servicio. Esta alternativa permitiría llevar a cabo una reducción de costes, mejorar la eficiencia de los aeropuertos a la par que la conectividad de estas regiones queda garantizada.

En la figura 74 se muestra la evolución de los ingresos de explotación de este operador entre 2009 y 2014. Mientras que los ingresos comerciales han incrementado más de un 10%, los ingresos aeroportuarios se han incrementado en casi un 20%, es decir, que el negocio aeroportuario de este operador sigue primando el desarrollo de actividades aeronáuticas sobre las actividades comerciales, que generan mayores ingresos a largo plazo.

FIGURE 73. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN CANTABRIAN CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	6.241.313	-	98.680	-	2.855.922	-
2010	6.443.424	3,2%	96.905	-1,8%	2.679.660	-6,2%
2011	6.747.315	4,7%	96.426	-0,5%	2.803.974	4,6%
2012	6.856.506	1,6%	87.443	-9,3%	2.401.212	-14,4%
2013	6.052.211	-11,7%	71.588	-18,1%	2.655.034	10,6%
2014	6.108.841	0,9%	70.694	-1,2%	2.957.845	11,4%
Acumulado 2009-2014	38.449.610	-2,1%	521.736	-28,4%	16.353.647	3,6%

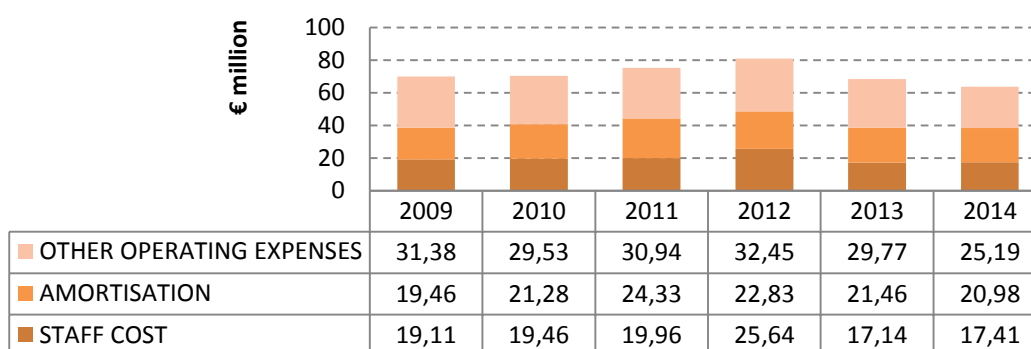
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 74. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN CANTABRIAN CAO 2009-2014



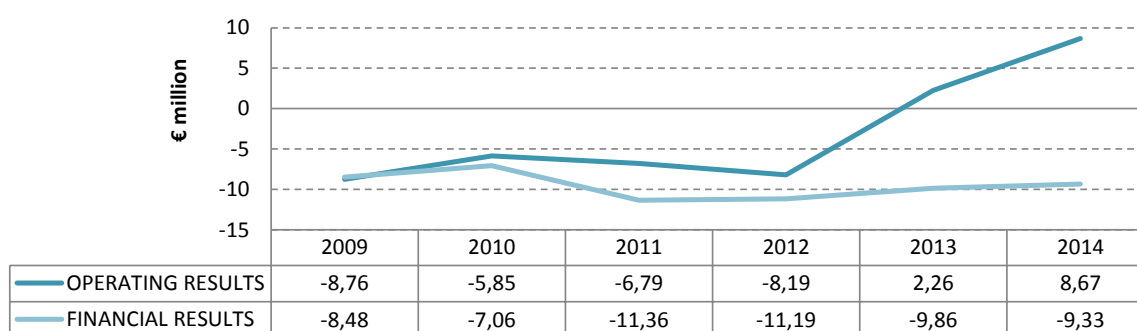
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 75. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN CANTABRIAN CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 76. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN CANTABRIAN CAO 2009-2014

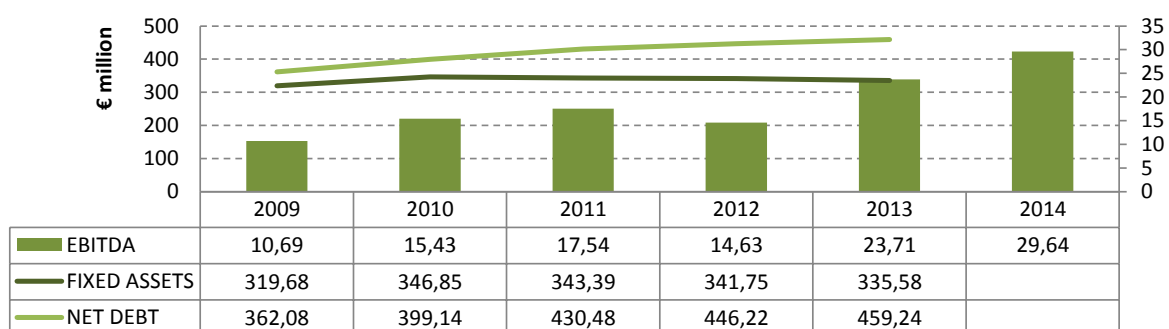


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Los costes operativos se han reducido entre 2009 y 2014, a pesar del leve incremento de las amortizaciones las reducciones registradas en los costes de personal y otros costes operativos han permitido alcanzar dicha reducción, como se observa en la figura 75. Este buen comportamiento se ve reflejado en la evolución del resultado operativo, sobre todo desde 2013. Sin embargo, el resultado financiero

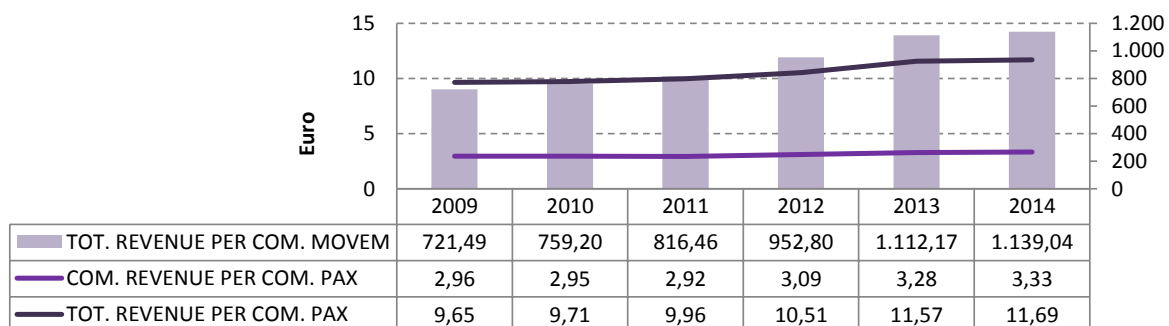
ha sido negativo a lo largo de todo el periodo, tal y como se detalla en la figura 76. Por su parte, el EBITDA casi se ha triplicado entre 2009 y 2014, tras los planes de ajuste llevados a cabo por AENA. Sin embargo, como se observa en la figura 77, la deuda neta se ha incrementado en casi 100 millones de euros mientras que el valor del activo fijo apenas se ha revalorizado 15 millones. Los ratios económicos de la figura 78 muestran que el incremento de tasas ha mejorado los ingresos por pasajero y aeronave: Sin embargo, el crecimiento del ingreso comercial por pasajero indica que el desarrollo comercial llevado a cabo en este periodo ha sido correcto.

FIGURE 77. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – CANTABRIAN CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 78. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – CANTABRIAN CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.2.3. River Ebro CAO

El operador aeroportuario del río Ebro está compuesto por los aeropuertos de Pamplona, Vitoria y Zaragoza. Estos aeropuertos están ubicados en la riera del río Ebro, por ello se ha optado por esa denominación. Estos tres aeropuertos están situados a menos 250 kilómetros de distancia entre ellos. Por tanto, aunque pertenezcan a tres comunidades autónomas diferentes, comparten las mismas necesidades y atienden a la misma zona de influencia y sus características son similares. Además, la mayoría de su tráfico es doméstico, fundamentalmente con Madrid y Barcelona. Por todo ello, y una vez que los servicios ferroviarios de alta velocidad estén operativos, habría que cerrar el aeropuerto de Pamplona al tráfico

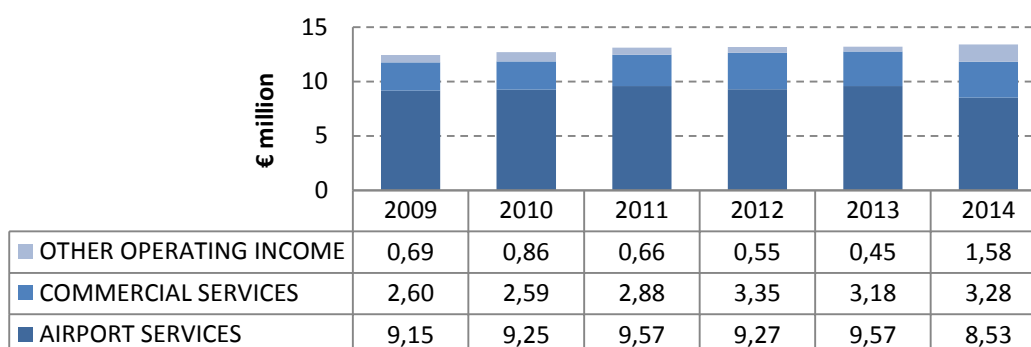
comercial y dedicar exclusivamente los aeropuertos de Zaragoza y Vitoria a los servicios aéreos de carga, tal y como se detalla en el punto 8.3. De este modo, el operador aeroportuario sería viable, se mantendrían muchos puestos de trabajo y mejoraría la eficiencia de ambos modos, ferrocarril y aéreo. En la figura 79 se observa la pérdida de tráfico estructural registrada en este operador, que ha perdido la mitad de sus pasajeros entre 2009 y 2014. Este operador aeroportuario registra un tráfico de pasajeros de medio millón de pasajeros al año. Este volumen de tráfico por sí mismo hace imposible que este operador sea viable desde un punto de vista económico, por tanto, la viabilidad económica de estos aeropuertos no depende del tráfico de pasajeros. Sin embargo, el tráfico de mercancías se ha duplicado entre 2009 y 2014. Es decir, este operador aeroportuario gestiona más de 130.000 toneladas de carga al año, siendo el segundo operador aeroportuario de España por volumen de carga. Por tanto, la principal fuente de ingresos de este operador es la carga aérea, mientras que el transporte de pasajeros es una actividad complementaria. Con el fin de mejorar la eficiencia de este operador el personal, infraestructuras, etc. se deben adaptar al tráfico de mercancías con el fin de reducir costes operativos e incrementar ingresos especializándose únicamente en el tráfico de carga.

FIGURE 79. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN RIVER EBRO CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	903.245	-	33.930	-	64.322.837	-
2010	937.884	3,8%	29.912	-11,8%	70.706.776	9,9%
2011	1.017.543	8,5%	29.156	-2,5%	83.376.749	17,9%
2012	765.303	-24,8%	23.682	-18,8%	105.878.911	27,0%
2013	623.326	-18,6%	18.835	-20,5%	109.153.071	3,1%
2014	563.680	-9,6%	18.387	-2,4%	130.976.939	20,0%
Acumulado 2009-2014	4.810.981	-37,6%	153.902	-45,8%	564.415.283	103,6%

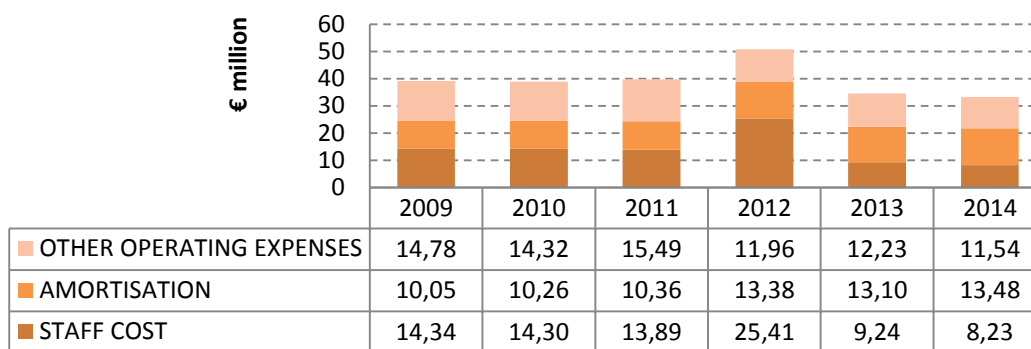
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 80. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN RIVER EBRO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

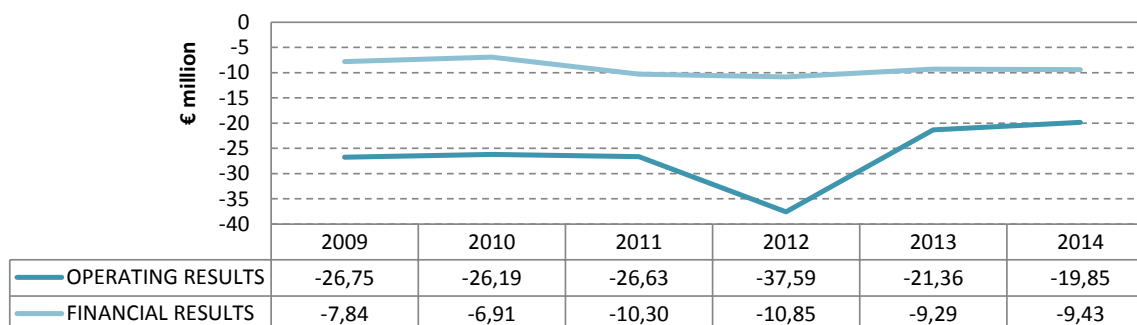
FIGURE 81. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN RIVER EBRO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

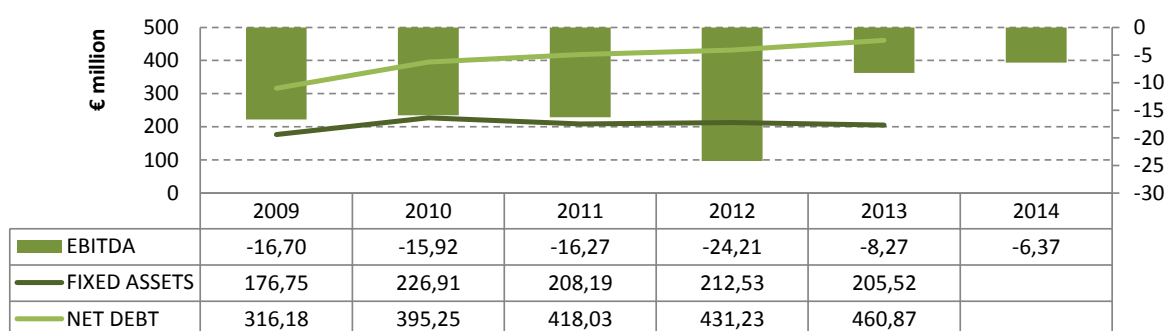
En la figura 80 se muestra la evolución de los ingresos de explotación del operador aeroportuario del Ebro entre 2009 y 2014. A pesar del gran crecimiento del tráfico de mercancías registrado en los últimos años, los ingresos de explotación sólo han crecido un 7%. Mientras que los costes de explotación, que se muestran en la figura 81, se han reducido un 15%. ¿Por qué sólo han crecido un 7% los ingresos de explotación cuando el tráfico de mercancías se ha duplicado? Esto se debe a nefasta política tarifaria llevada por AENA en los últimos años, ya comentada en el punto 7.4, junto con la falta de especialización en el negocio de carga aérea. La bajada indiscriminada de tasas aeroportuarias sin atender a la evolución del tráfico ha reducido la rentabilidad económica de muchos aeropuertos. Si a este factor, se añade la falta de especialización en los tráficos prioritarios, que supone mantener unos costes operativos altísimos, obtenemos un operador aeroportuario que no resulta viable económicamente a largo plazo. Todo ello se refleja en la evolución negativa del resultado de explotación, como se puede observar en la figura 82, a la que hay que sumar la mala política financiera de AENA con unos resultados financieros que también tienen una evolución negativa. Este operador perdió casi 30 millones de euros sólo en el año 2014, y desde 2009 acumula unas pérdidas superiores a los 210 millones de euros. Pero aún faltan más datos negativos.

FIGURE 82. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN RIVER EBRO CAO 2009-2014



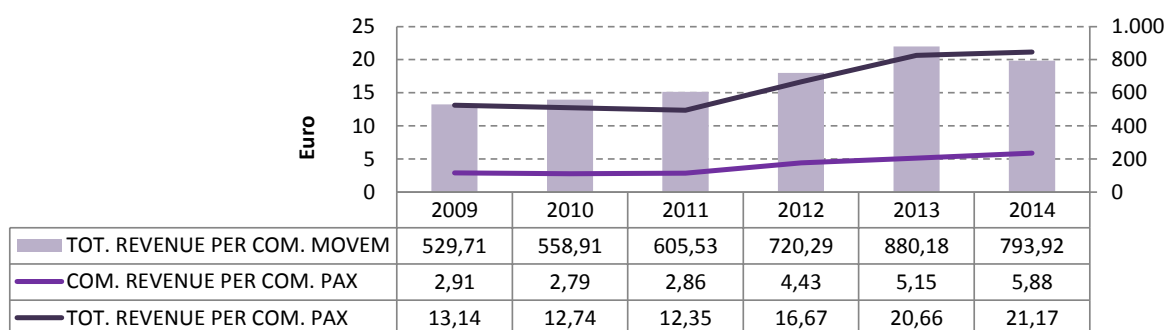
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 83. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – RIVER EBRO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 84. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – RIVER EBRO GAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La deuda acumulada por este operador en 2013 superaba los 460 millones mientras que su activo fijo era ligeramente superior a 205 millones de euros, como se puede observar en la figura 83. Es decir, que el valor de venta del operador aeroportuario sería negativo, es decir, que la venta del activo generaría unas pérdidas de 255 millones de euros. Por tanto, la viabilidad económica de este operador no puede estar más comprometida. Entre las diferentes medidas que se pueden llevar a cabo para conseguir la viabilidad económica de los aeropuertos no hay que descartar que si el tráfico de pasajeros es muy escaso, como ocurre en el aeropuerto de Pamplona, se deban imponer limitaciones horarias al uso de las instalaciones, es decir, el aeropuerto solo estará abierto al tráfico de pasajeros de lunes a viernes, o los fines de semana, o sólo en verano, etc. de manera que el horario de apertura se ajuste al de operación del poco tráfico que hay y se minimicen los costes. Por otro lado, el gestor aeroportuario deberá buscar actividades y usos alternativos de las instalaciones para incrementar los ingresos de este aeropuerto. Hay que tener en cuenta que los aeropuertos con menos de 120.000 pasajeros al año, si solo tienen este tipo de tráfico, se deben cerrar al transporte civil comercial y dedicar a otras actividades aeronáuticas de mantenimiento, industriales, trabajos aéreos, etc. ajustando los costes operativos a la actividad aeroportuaria. No obstante la Autoridad de supervisión tendría que elaborar un plan específico de viabilidad económica a largo plazo para este operador aeroportuario.

6.2.4. Mediterranean CAO

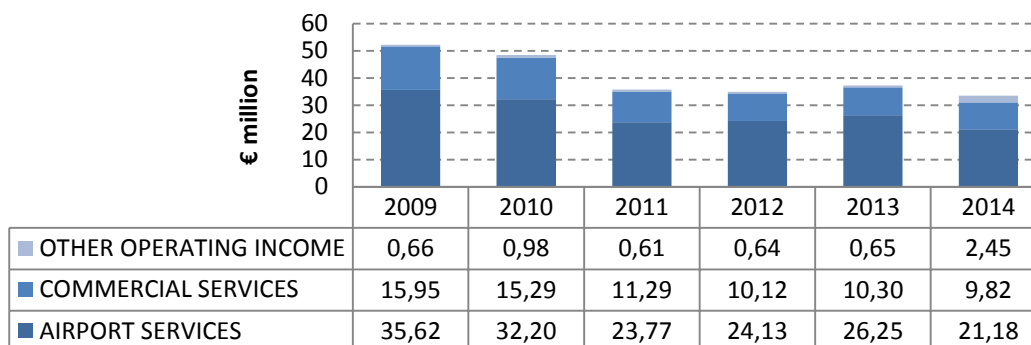
El operador aeroportuario del Mediterráneo se encuentra integrado por los aeropuertos de Reus y Girona. Ambos aeropuertos están en el litoral noroeste del Mediterráneo español, en la comunidad autónoma de Cataluña. Ambos tienen una gran componente de tráfico turístico y están situados a unos 100 km de la ciudad de Barcelona y de su aeropuerto. Esto significa que están muy cerca de un gigante aeroportuario, lo que supone que la explotación comercial y la planificación de las infraestructuras de este operador aeroportuario deben ser complementarias al del operador aeroportuario de Barcelona. Los aeropuertos de Reus y Girona registraron importantes volúmenes de tráfico los años previos a la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Sin embargo, una vez que Barcelona tuvo nueva capacidad las compañías que estaban operando en Girona y Reus decidieron trasladarse a las instalaciones de Barcelona. Por ese motivo, el tráfico de pasajeros se ha reducido un 56,9% y el de aeronaves un 53,7% entre 2009 y 2014, como se puede observar en la figura 85. Este cambio estructural del tráfico aéreo ha supuesto que este operador que podría ser viable económicamente en 2009 ya no lo pueda ser en 2014. La paradoja es que dentro de unos años cuando Barcelona vuelva a estar saturado, la actividad de este operador podrá remontar su actividad al absorber el tráfico sobrante de este aeropuerto.

FIGURE 85. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN MEDITERRANEAN CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	6.986.432	-	79.073	-	82.520	-
2010	6.275.383	-10,2%	69.811	-11,7%	309.512	275,1%
2011	4.361.592	-30,5%	49.293	-29,4%	97.314	-68,6%
2012	3.769.693	-13,6%	43.788	-11,2%	149.616	53,7%
2013	3.703.980	-1,7%	44.027	0,5%	45.869	-69,3%
2014	3.009.242	-18,8%	36.615	-16,8%	91.064	98,5%
Acumulado 2009-2014	28.106.322	-56,9%	322.607	-53,7%	775.895	10,4%

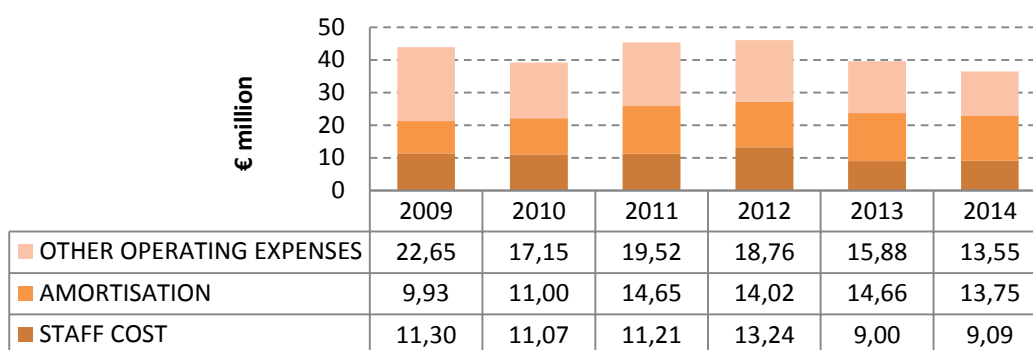
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 86. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN MEDITERRANEAN CAO 2009-2014



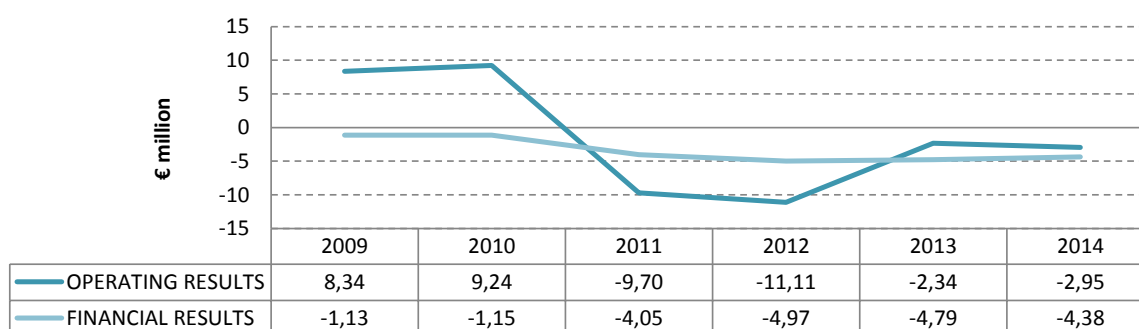
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 87. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN MEDITERRANEAN CAO 2009-2014



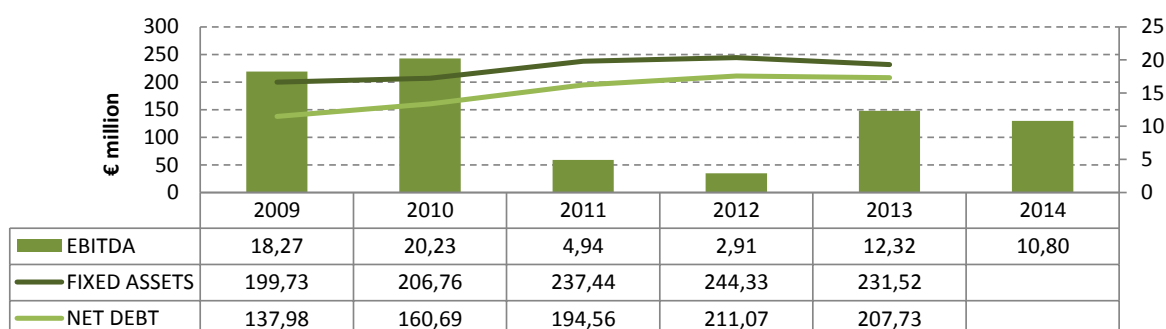
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 88. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN MEDITERRANEAN CAO 2009-13



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 89. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – MEDITERRANEAN CAO 2009-2014

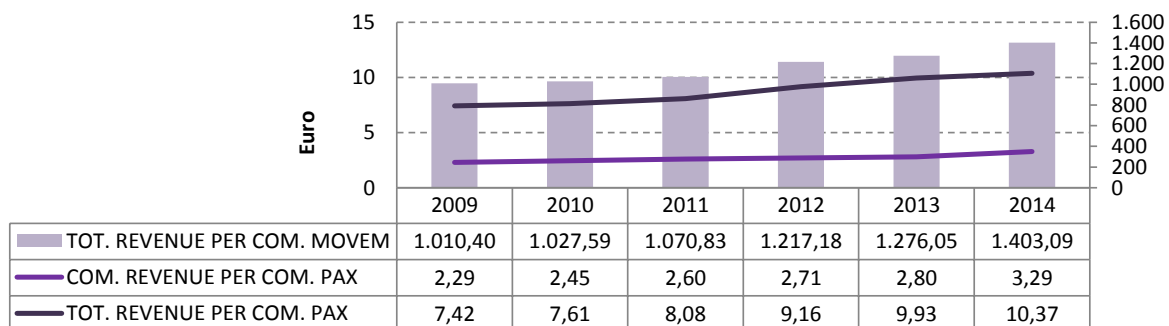


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La evolución negativa del tráfico aéreo ha afectado a los ingresos de explotación, tal y como se puede observar en la figura 86. Entre 2009 y 2014 los ingresos de explotación se han reducido un 35%. Por su parte, aunque los gastos de explotación se han reducido un 17% entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 87, dicha bajada no ha sido suficiente para compensar la caída de los ingresos. En consecuencia de lo anterior, el resultado de explotación ha pasado de

dar un beneficio de 8,3 millones de euros 2009 a registrar unas pérdidas de 2,9 millones en 2014, tal y como se observa en la figura 88. A pesar de esto, las pérdidas de explotación acumuladas entre 2009 y 2014 sólo ascienden a 5,6 millones de euros. El problema es que a las pérdidas de operación hay que sumar unas pérdidas financieras en el mismo periodo de más de 20 millones de euros. Por tanto, es prioritario mejorar la política financiera del operador para estabilizar los resultados y asegurar la viabilidad económica de estos aeropuertos.

FIGURE 90. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – MEDITERRANEAN CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Aunque el EBITDA del operador Mediterráneo se haya reducido de los 18,27 millones de euros en 2009 a los 10,8 millones de 2014, como se observa en la figura 89, es una cifra positiva ya que desde el punto de vista de la rentabilidad se muestra que estos aeropuertos si pueden alcanzar su viabilidad económica al largo plazo. Sin embargo, la deuda acumulada ha crecido mucho en los últimos años. Por tanto, el operador aeroportuario del Mediterráneo debe poner fin a los incrementos de deuda para no comprometer el futuro de estos aeropuertos. Otro de los datos económicos que favorecen alcanzar la ansiada sostenibilidad económica es el incremento de los ingresos comerciales. Tal y como se puede observar en la figura 90, el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado más de un 43% entre 2009 y 2014, es decir, que se están llevando a cabo políticas activas para mejorar los ingresos de las actividades comerciales. No obstante, la autoridad de supervisión deberá elaborar un plan específico de viabilidad económica a largo plazo para este operador aeroportuario que tenga en cuenta las alternativas de futuro de Girona y Reus, así como el futuro del aeropuerto de Barcelona, ya que el posible desarrollo futuro de este aeropuerto puede afectar a la viabilidad futura de este operador.

6.2.5. Bético CAO

El operador aeroportuario Bético está formado por los aeropuertos de Sevilla, Almería, Granada y Jerez, todos ellos en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Toma este nombre de los sistemas montañosos bético y penibético que forman parte de la geografía de Andalucía, de manera que se evita de forma expresa usar otra denominación para no crear confusión. De esta forma los aeropuertos que integran este operador comparten zona de influencia y atienden

una tipología de tráfico determinada. También comparte la influencia de otro gigante aeroportuario como es Málaga. Por tanto, estamos ante un operador aeroportuario con 4 terminales dispersas en el sur de España. La figura 91 muestra la evolución del tráfico aéreo en el operador aeroportuario bético entre 2009 y 2014. El tráfico de pasajeros ha descendido un 15,2% en este periodo y el de aeronaves un 22,0%. A pesar de la mala evolución de los datos de tráfico, el tráfico de pasajeros se sitúa por encima de los 5 millones de pasajeros, por tanto tiene un volumen de tráfico suficiente para alcanzar la viabilidad económica a largo plazo.

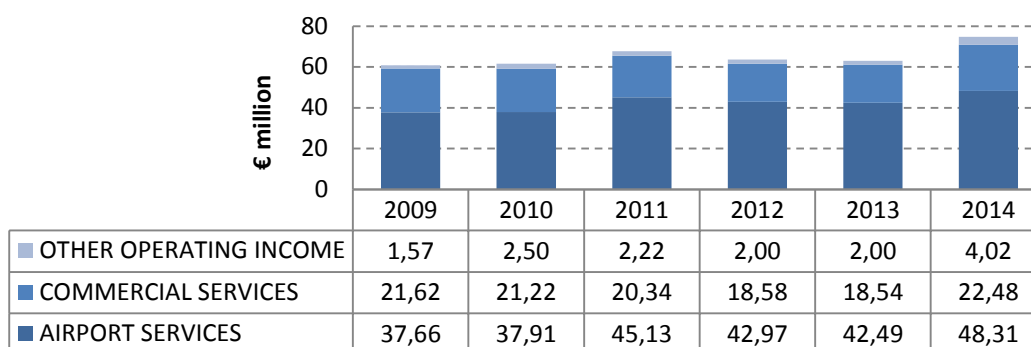
Además, este operador aeroportuario tiene una casuística especial, ya que el aeropuerto de Sevilla tiene integrada una factoría del grupo Airbus y el aeropuerto de Jerez tiene una importante academia de vuelo en sus instalaciones. Por tanto, tanto Sevilla como Jerez tienen una línea de negocio alternativa al tráfico de pasajeros que deben utilizar para incrementar la rentabilidad del operador aeroportuario. Por contra, Almería y Granada solamente tienen tráfico mayoritariamente turístico que deberán tratar de incrementar de forma conjunta con sus respectivos entornos turísticos, a la vez que deberán ajustar sus horarios operativos con el fin de minimizar los costes operativos.

FIGURE 91. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN BETICO CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	7.087.040	-	130.618	-	5.163.382	-
2010	7.013.476	-1,0%	117.849	-9,8%	5.649.038	9,4%
2011	7.615.322	8,6%	125.822	6,8%	5.229.574	-7,4%
2012	6.642.013	-12,8%	111.240	-11,6%	4.845.010	-7,4%
2013	5.817.538	-12,4%	105.007	-5,6%	5.118.606	5,6%
2014	6.006.324	3,2%	101.844	-3,0%	5.659.162	10,6%
Acumulado 2009-2014	40.181.713	-15,2%	692.380	-22,0%	31.664.772	9,6%

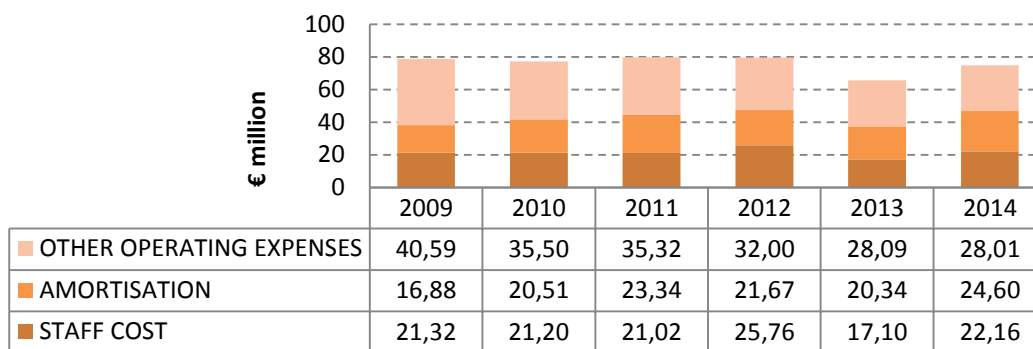
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 92. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN BETICO CAO 2009-2014



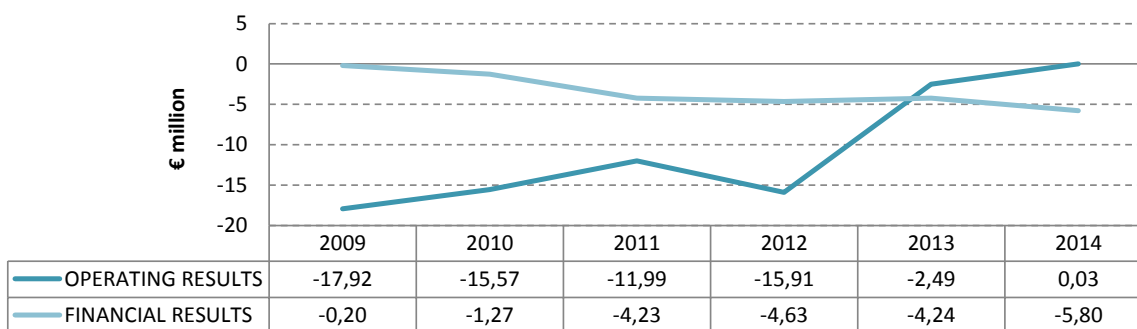
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 93. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN BETICO CAO 2009-2014



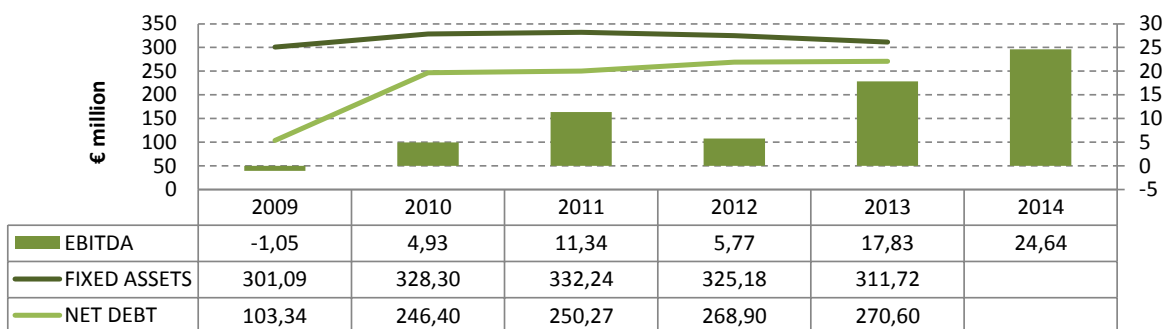
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 94. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN BETICO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 95. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – BETICO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

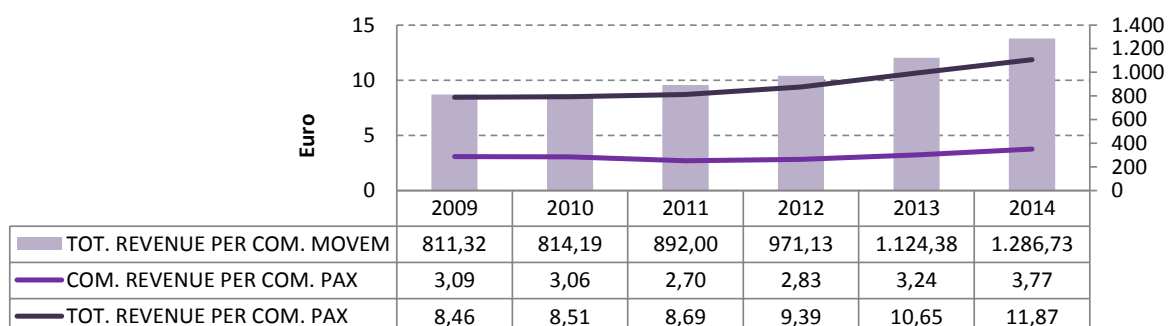
A pesar de mala evolución del tráfico aéreo, el efecto combinado de la política de tasas llevada por AENA en los últimos años ha permitido que el operador aeroportuario Bético incremente sus ingresos de explotación un 23% entre 2009 y 2014, tal y como se observa en la figura 92. Por su parte, los gastos de explotación se han reducido un 5% entre 2009 y 2014, como se muestra en la figura 93. Sin embargo, y a pesar de la evolución de ingresos y gastos, estos últimos siguen

siendo superiores a los primeros, es decir, que el operador aeroportuario bético ha tenido resultados de explotación negativos en este periodo, como se muestra en la figura 94.

En total, este operador ha acumulado unas pérdidas de explotación superiores a los 63 millones de euros, a los que hay que sumar otros 20 millones de pérdidas financieras. Esta evolución económica tan negativa ha provocado que la deuda acumulada del operador aeroportuario Bético se haya incrementado en más de 160 millones de euros entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 95. Por tanto, este operador debe estabilizar enseguida el resultado de explotación para mantener la deuda acumulada por debajo del valor del activo fijo neto y que no se vea comprometida la viabilidad económica del operador a largo plazo. Por ello, en el punto 8.3 se propone cerrar al tráfico comercial los aeropuertos de Jerez y Granada, ya que ambas ciudades estarán conectadas a la red de alta velocidad quedando por tanto garantizada su conectividad. De esta manera, el tráfico de estos aeropuertos mejorara la rentabilidad de Sevilla y permitirá reducir costes de manera notable. El aeropuerto de Almería permanecería abierto con el fin de garantizar el desarrollo turístico de esta región.

Por su parte, el desarrollo de los ingresos de las actividades comerciales ha tenido una evolución positiva, ya que el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado un 22% entre 2009 y 2014, como se puede observar en la figura 96. Este dato muestra como el desarrollo de actividades comerciales ayuda a mejorar la rentabilidad del negocio aeroportuario, ya que a pesar de la reducción del número de pasajeros los ingresos han crecido. No obstante, la autoridad de supervisión deberá hacer un plan específico de viabilidad económica a largo plazo para este operador aeroportuario, teniendo en cuenta los nuevos usos aeronáuticos e industriales de los aeropuertos de Jerez y Granada. Ya que el cierre al tráfico comercial no debe suponer el cierre de estas instalaciones, sino su reconversión y adaptación a un nuevo entorno vinculado al sector aeronáutico diferente a la transporte de pasajeros en masa. Así, Jerez tiene la posibilidad de especializar se en formación y Granada en trabajos aéreos, manteniendo la línea de negocio dedicada a los aerotaxis y aviación de negocios.

FIGURE 96. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – BETICO CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.3. Airport operator of Canary islands

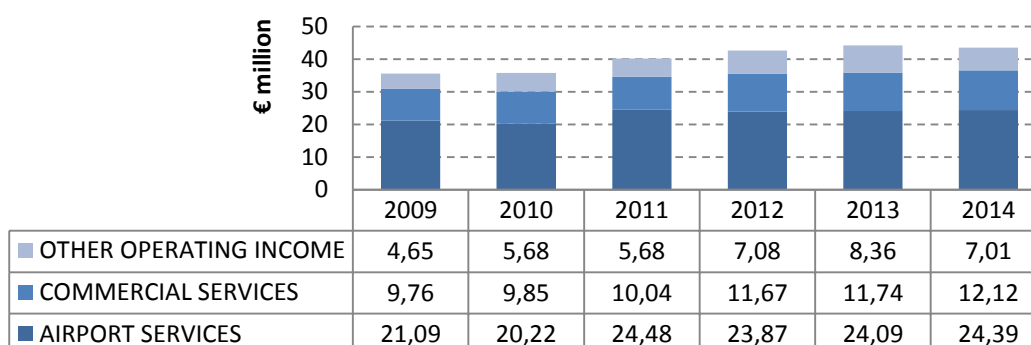
El operador aeroportuario insular (OAI) de Canarias está compuesto por los aeropuertos de Tenerife Norte, La Palma, El Hierro y La Gomera. Este operador aeroportuario presenta una situación especial, puesto que está integrado por cuatro aeropuertos de cuatro islas diferentes, donde la cohesión territorial es básica para poder garantizar un adecuado nivel de bienestar para los residentes de las islas más pequeñas como son El Hierro y La Gomera. Además, en estas islas el transporte aéreo es una pieza esencial para el desarrollo del turismo. El volumen de actividad de La Gomera, con apenas registra 30.000 pasajeros al año, y el de El Hierro, con unos 150.000 pasajeros al año, implica que desde un punto de vista estrictamente económico estos aeropuertos nunca puedan recuperar sus costes de operación. Por tanto, se debería proponer el cierre de ambos aeropuertos al tráfico comercial de pasajeros. Sin embargo, la propuesta 496 recogida en el punto 8.3, por motivos de insularidad y de accesibilidad, propone que ambos aeropuertos deben mantenerse abiertos con el fin de que los habitantes de estas islas puedan tener acceso a determinados servicios. No obstante, los costes operativos de ambos aeropuertos se deben minimizar y ser los exclusivamente necesarios para mantener la operatividad del aeropuerto en el momento de la operación aeroportuaria.

FIGURE 97. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN CANARY CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	5.290.765	-	88.776	-	19.554.141	-
2010	5.221.750	-1,3%	86.779	-2,2%	17.036.366	-12,9%
2011	5.344.108	2,3%	88.502	2,0%	16.746.255	-1,7%
2012	4.835.643	-9,5%	78.809	-11,0%	15.585.649	-6,9%
2013	4.478.080	-7,4%	67.782	-14,0%	14.177.081	-9,0%
2014	4.660.858	4,1%	73.070	7,8%	14.608.808	3,0%
Acumulado 2009-2014	29.831.204	-11,9%	483.718	-17,7%	97.708.300	-25,3%

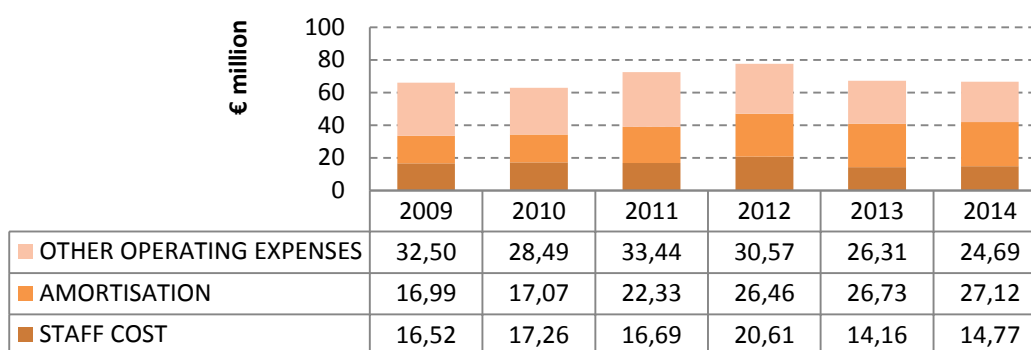
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 98. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN CANARY CAO 2009-2014



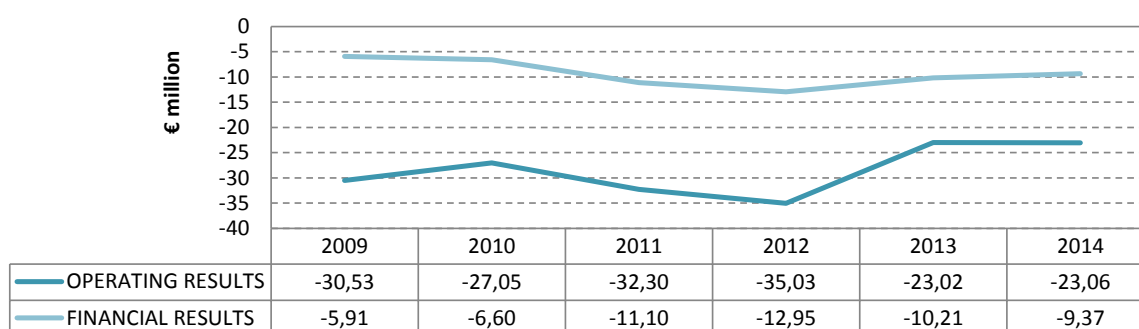
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 99. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN CANARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 100. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN CANARY CAO 2009-2014



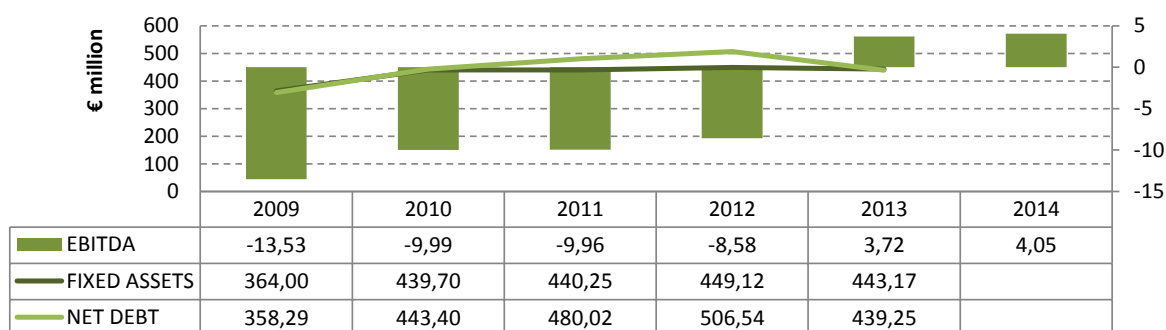
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Por su parte, el aeropuerto de La Palma cuenta con un importante tráfico turístico aunque su volumen es inferior al millón de pasajeros anuales; mientras que el aeropuerto de Tenerife Norte sirve como centro de conexión de estas islas con el resto del archipiélago y el resto de España. En conjunto, el OAI Canario registra un volumen de tráfico que se sitúa en la horquilla de los 4-5 millones de pasajeros anuales, es decir, en el umbral de viabilidad económica del operador aeroportuario. El tráfico de pasajeros se redujo un 11,9% entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 97. En este periodo el tráfico de aeronaves y de carga también registraron una evolución negativa como consecuencia de la coyuntura económica vivida en España en los últimos años. A pesar de la reducción de la actividad aeroportuaria, los ingresos de explotación del OAI Canario se incrementaron un 22% entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 98.

Por su parte, los gastos de explotación se han mantenido constantes entre 2009 y 2014, como se puede observar en la figura 99. La reducción de los costes de personal y otros costes de explotación han servido para contener el incremento registrado por las amortizaciones. El aumento de las amortizaciones es consecuencia de las ampliaciones realizadas en las terminales de Tenerife Norte y La Palma para duplicar la capacidad de ambos aeropuertos. Por tanto, hay que analizar si las ampliaciones de capacidad de estos aeropuertos era realmente necesaria o si únicamente atendía a la locura constructiva sufrida por AENA en los

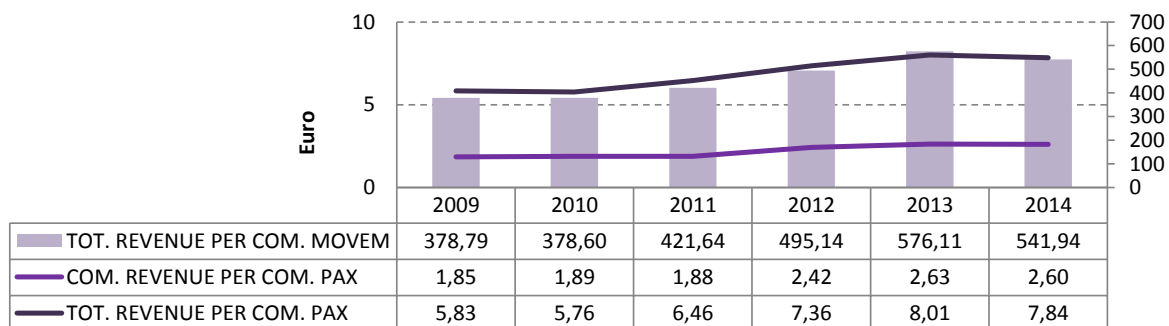
últimos años. En cualquier caso, los ingresos de explotación no han podido soportar los costes de explotación en este periodo, tal y como se muestra en la figura 100. El resultado de explotación refleja una cierta mejora dentro de la gravedad, es decir, año tras año las pérdidas se han reducido pero este operador está muy lejos de alcanzar un resultado positivo. En este periodo el OAI Canario ha acumulado unas pérdidas operativas superiores a 170 millones de euros, a las que hay que sumar unas pérdidas financieras de casi 60 millones. La sucesión estos malos resultados económicos se ha traducido en un incremento de la deuda acumulada hasta el punto de que la deuda acumulada es equivalente al valor del activo fijo neto, es decir, el OAI Canario vale tanto como su deuda. Este dato demuestra que conseguir la viabilidad económica a largo plazo de este aeropuerto será tarea complicada. El único dato positivo registrado por el OAI Canario es el relativo a la evolución del ingreso comercial por pasajero comercial, tal y como se muestra en la figura 102. En dicha figura se puede observar como los ingresos comerciales por pasajero se han incrementado un 40% entre 2009 y 2014. Aunque es un buen dato aún queda mucho por hacer para incrementar los ingresos comerciales y minimizar las pérdidas a largo plazo. La autoridad de supervisión debe realizar un plan de optimización operativa de los aeropuertos con menos tráfico, La Gomera y El Hierro, con el fin de reducir al máximo los costes operativos, y un control detallado de las necesidades de infraestructuras en los aeropuertos de Tenerife Norte y La Palma.

FIGURE 101. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – CANARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 102. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – CANARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.4. Airport operator of Balearic islands

Este operador aeroportuario está formado únicamente por el aeropuerto de Menorca. Esto se debe a las particularidades de este aeropuerto y de su zona de influencia. Ya que la isla de Menorca, aun siendo un destino turístico relativamente importante no genera el volumen de tráfico suficiente para lograr la viabilidad económica. Sin embargo, es la puerta de entrada del turismo internacional. Por tanto, hay que buscar un equilibrio de manera conjunta entre operador aeroportuario y sector turístico para conseguir que una infraestructura tan importante para la isla sea sostenible desde el punto de vista económico. Tal y como se observa en la figura 103, el tráfico aéreo creció entre 2009 y 2014 un 8,3% mientras que el tráfico de aeronaves cayó un 12,3%, en la línea con la tendencia general del sector. También registro fuertes caídas el tráfico de carga en el mismo periodo. A pesar de la buena evolución del tráfico de pasajeros Menorca se sitúa en torno a los 2,5 millones de pasajeros al año, a mitad de camino de los 5 millones que permitirían asegurar su viabilidad económica a largo plazo. Por tanto, mientras el tráfico de pasajeros sigue creciendo es imprescindible que Menorca trabaje en la búsqueda de nuevas líneas de negocio que permitan crear nuevos ingresos a largo plazo.

FIGURE 103. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN BALEARIC CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	2.422.348	-	28.189	-	2.621.572	-
2010	2.496.010	3,0%	28.358	0,6%	2.400.291	-8,4%
2011	2.564.882	2,8%	28.042	-1,1%	2.071.030	-13,7%
2012	2.533.237	-1,2%	25.533	-8,9%	1.793.063	-13,4%
2013	2.554.677	0,8%	24.419	-4,4%	1.636.232	-8,7%
2014	2.623.737	2,7%	24.716	1,2%	1.422.038	-13,1%
Acumulado 2009-2014	15.194.891	8,3%	159.257	-12,3%	11.944.226	-45,8%

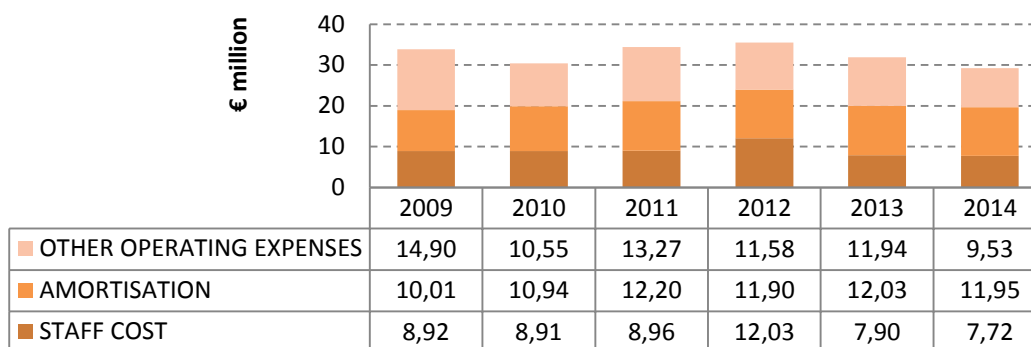
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 104. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN BALEARIC CAO 2009-2014



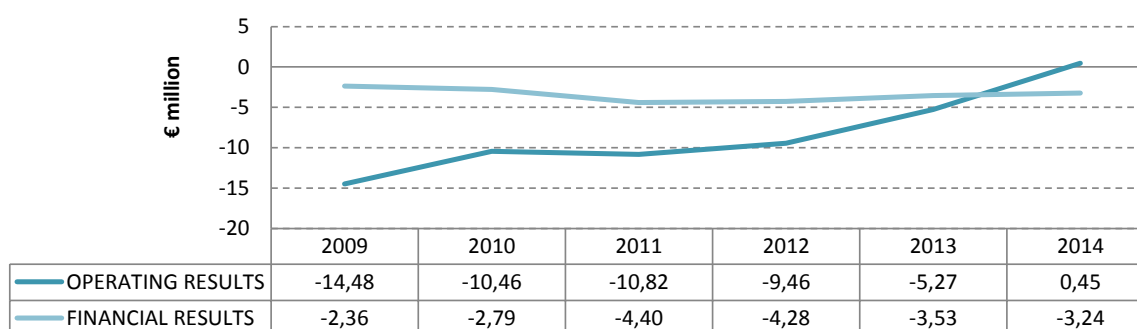
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 105. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN BALEARIC CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 106. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN BALEARIC CAO 2009-2014

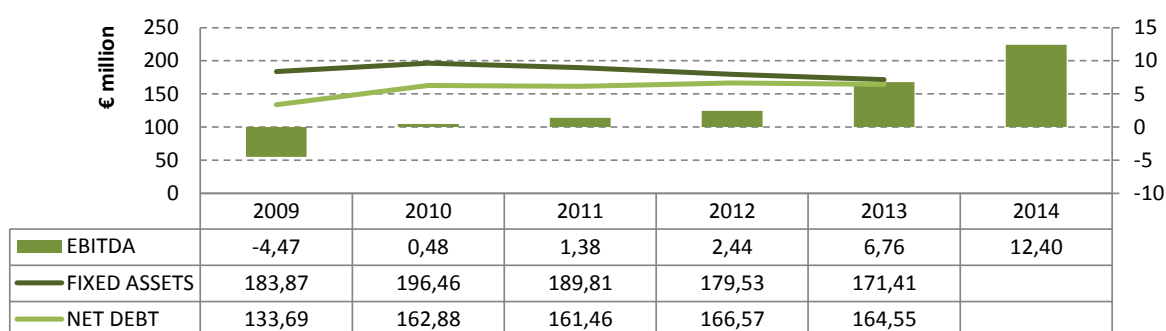


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

La política tarifaria, comentada en el punto 7.4, ha permitido mejorar los ingresos de explotación de Menorca a costa de incrementar sus tasas aeroportuarias. Los ingresos de explotación se han incrementado un 53% entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 104. Esto se debe a que los ingresos de los servicios aeroportuarios se han incrementado un 52% frente al incremento del 21% registrado por los ingresos comerciales. Por su parte, los gastos de explotación han bajado un 13% en este periodo, tal y como se indica en la figura 105. Excepto las amortizaciones, que subieron un 20% como consecuencia de la ampliación del edificio terminal, el resto de gastos de explotación registraron una evolución negativa en dicho periodo. Esta evolución favorable de los ingresos y gastos de explotación se refleja en el resultado de explotación, como se observa en la figura 106. Sin embargo, dicha mejora es insuficiente para alcanzar un resultado de explotación positivo. Como ya se ha comentado anteriormente el volumen de tráfico no es lo suficiente alto para obtener un resultado económico positivo. A pesar de que la evolución ha sido positiva, Menorca acumula unas pérdidas de explotación de más de 50 millones de euros entre 2009 y 2014, a las que hay que sumar una pérdidas financieras de 20 millones. Esta situación, insostenible desde el punto de vista financiero, se ha traducido en un incremento de la deuda acumulada. Tal y como se muestra en la figura 107, la deuda acumulada de Menorca se ha incrementado más de un 23% entre 2009 y 2014 hasta superar los 164 millones de euros. Sin embargo,

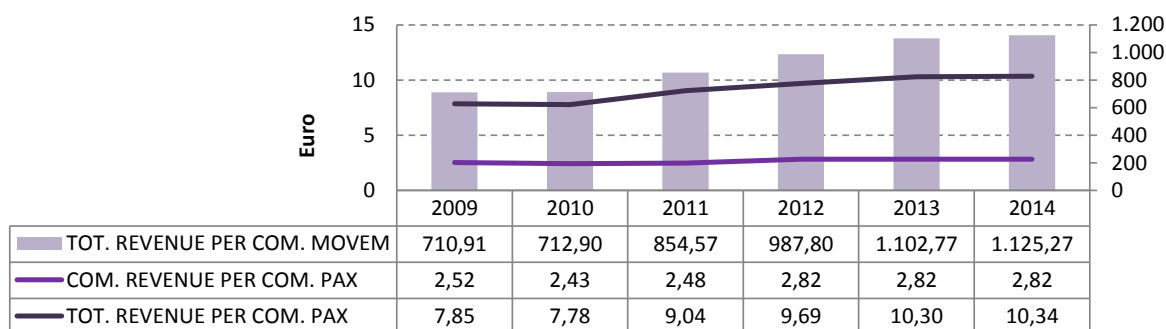
el valor del activo fijo sigue siendo superior a la deuda acumulada, es decir, que Menorca vale más que la deuda que acumula. La figura 108 muestra la evolución de los ratios económicos del OAI Balear entre 2009 y 2014. En esta figura se muestra como el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado un 12% entre 2009 y 2012, pero desde entonces este ratio ha permanecido igual entre 2012 y 2014. Por tanto, tras la subida de tasas aeroportuarias los gestores de Menorca han dejado de potenciar las actividades comerciales en el aeropuerto. En este caso, la autoridad de supervisión debe de realizar un plan específico de optimización para favorecer la rentabilidad del aeropuerto, a la par que se trabaja de manera conjunta con el sector turístico para atraer nuevos turistas a la isla.

FIGURE 107. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – BALEARIC CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 108. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – BALEARIC CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.5. Airport operator of the Strait

El OA del Estrecho está formado por el aeropuerto de Melilla y los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El principal objetivo de este operador es garantizar la operatividad de estas tres infraestructuras que son estratégicas e imprescindibles para garantizar la conectividad de estos territorios no peninsulares con el resto de España, de manera que sus habitantes puedan acceder a todos los servicios estatales. Partiendo de la base de que dos de las tres instalaciones que forman este operador son helipuertos, difícilmente el operador del Estrecho podrá alcanzar un

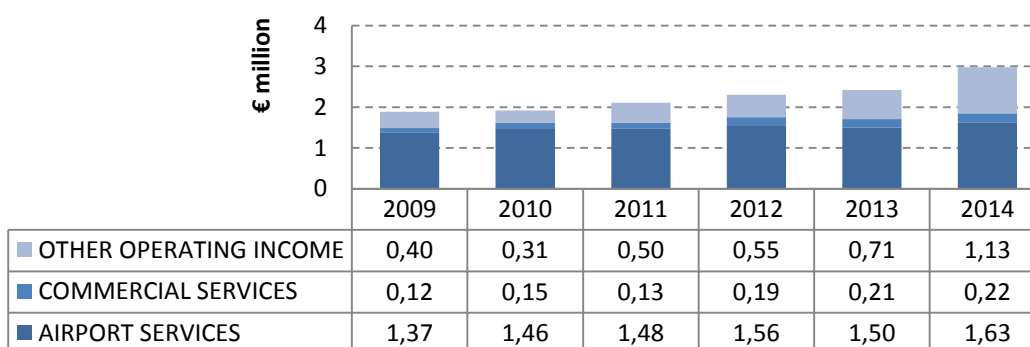
volumen de pasajeros de 4-5 millones que permita asegurar una viabilidad económica a largo plazo. En la figura 109 se muestra la evolución del tráfico aéreo en este operador entre 2009 y 2014. El tráfico aéreo creció ligeramente entre 2009 y 2014, pero a pesar de ello, la viabilidad económica a largo plazo nunca se podrá alcanzar por el lado del tráfico aéreo.

FIGURE 109. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN STRAIT CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	314.252	-	11.686	-	351.661	-
2010	333.419	6,1%	13.839	18,4%	341.888	-2,8%
2011	358.773	7,6%	16.884	22,0%	267.285	-21,8%
2012	343.046	-4,4%	13.522	-19,9%	235.932	-11,7%
2013	298.147	-13,1%	9.900	-26,8%	164.410	-30,3%
2014	325.434	9,2%	10.253	3,6%	136.482	-17,0%
Acumulado 2009-2014	1.973.071	3,6%	76.084	-12,3%	1.497.658	-61,2%

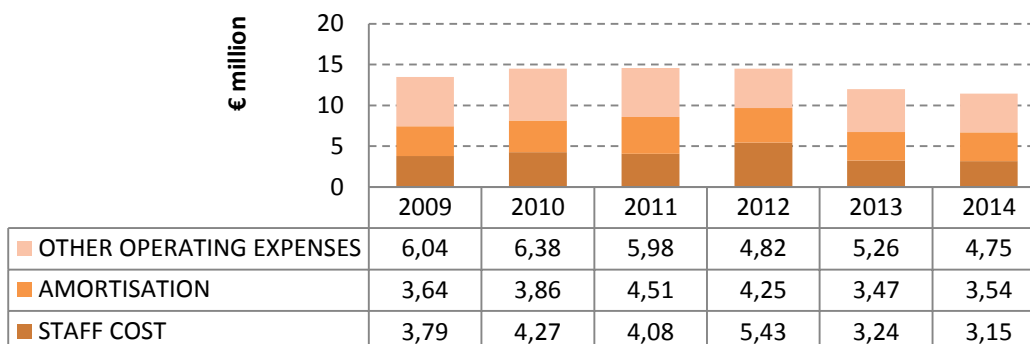
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 110. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN STRAIT CAO 2009-2014



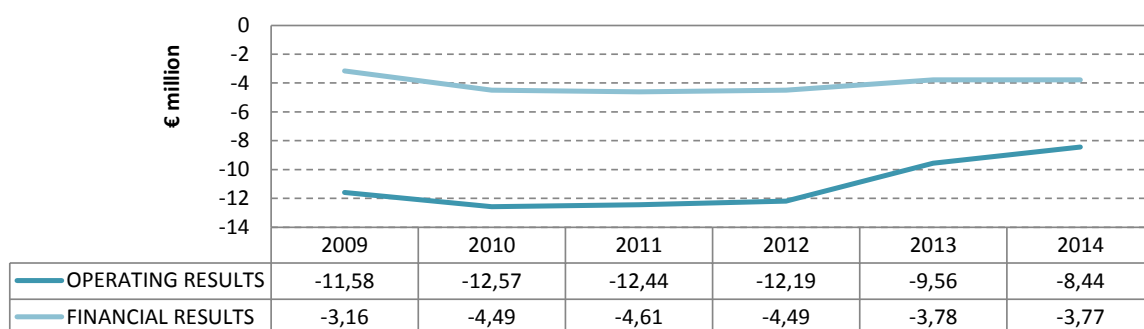
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 111. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN STRAIT CAO 2009-2014



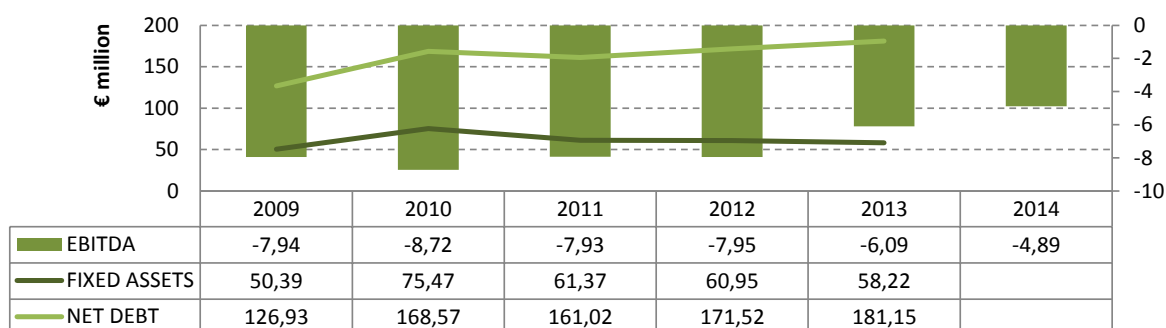
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 112. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN STRAIT CAO 2009-2014



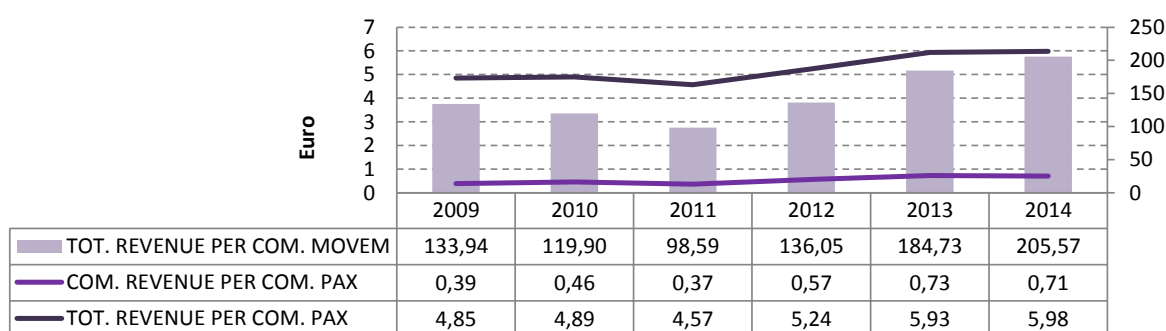
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 113. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – STRAIT CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 114 EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – STRAIT CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Los bajos niveles de tráfico se traducen en unos ingresos de explotación modestos, como se puede observar en la figura 110. A pesar que los ingresos de explotación han crecido un 57% entre 2009 y 2014, estos apenas suponen el 25% de los costes de explotación. Los gastos de explotación se han reducido un 15% entre 2009 y 2014, tal y como se puede observar en la figura 111, pero siguen siendo muy superiores a los ingresos de explotación. Por tanto, los resultados de explotación muestran una pérdidas de explotación de en torno a 10 millones de euros anuales, como se puede muestra en la figura 112. A los que habría que sumar

otros 4 millones de euros anuales en pérdidas financieras. Esto supone que entre 2009 y 2014, el operador del Estrecho acumula unas pérdidas de explotación de casi 70 millones de euros y de más de 23 millones de euros en pérdidas financieras. Esta evolución negativa supone que la deuda acumulada del operador del Estrecho supera los 180 millones de euros, mientras que el valor de su activo fijo se sitúa en 58 millones, como se indica en la figura 177. Es decir, que el valor de las instalaciones no alcanza para saldar las deudas acumuladas en el caso de una hipotética venta. En único dato económico que ha registrado una evolución positiva entre 2009 y 2014 ha sido el ratio de ingresos comerciales por pasajero comercial, que se ha incrementado más del 85% en dicho periodo. Sin embargo, es un ratio muy inferior, el valor absoluto, al resto de operadores aeroportuarios.

Por tanto, desde el punto de vista económico este operador no será viable económicamente. Sin embargo, por cuestiones de cohesión territorial e importancia estratégica estas infraestructuras deben permanecer abiertas al tráfico de pasajeros. Como el operador registra unas pérdidas anuales de 15 millones de euros, cantidad que resulta asumible por muchas entidades públicas. Se dan, por tanto, las circunstancias para plantear alternativas conjuntas entre los territorios afectados, fuerzas y cuerpos de seguridad, y el operador aeroportuario para buscar fórmulas que permitan el uso conjunto de sus instalaciones e incrementar los ingresos. Además, habría que buscar fórmulas para integrar las infraestructuras con sus regiones urbanas, de este modo se podrían encontrar vías alternativas de ingresos, también habría que ajustar al máximo los gastos operativos y que estos cubran únicamente el coste de las operaciones que se realizan, permaneciendo las instalaciones cerradas al tráfico de pasajeros mientras no estén en operación. No obstante, todas estas alternativas planteadas deberán ser incluidas en un plan específico realizado por autoridad de supervisión para asegurar la viabilidad de este operador desde un punto de vista no económico a través de fórmulas de cooperación entre los diferentes niveles de la Administración implicados.

6.6. Civil-Military CAO

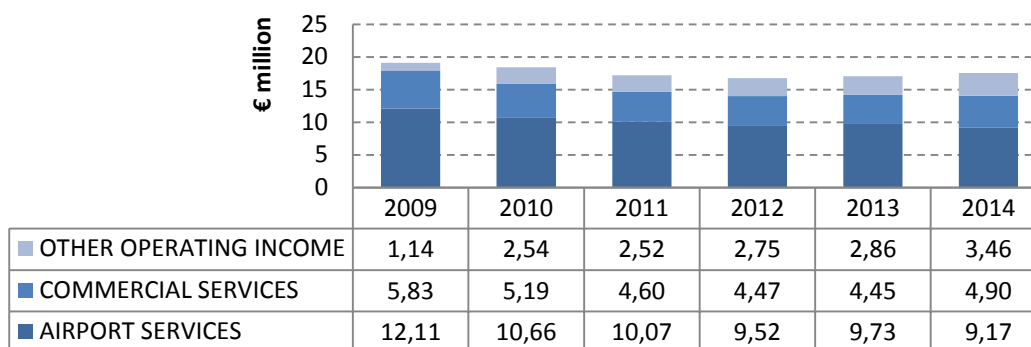
Este operador aeroportuario estaría compuesto por las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Es decir, por los aeropuertos militares de Murcia, Valladolid, Badajoz, León, Salamanca y Albacete. La especial circunstancia de este operador es que el tráfico comercial civil se desarrolla sobre instalaciones de titularidad militar. Esta situación que debería suponer una ventaja competitiva en costes, puesto que la mayoría de las instalaciones ya están construidas, ya que el aeropuerto está en servicio, y por tanto se deberían repartir costes operativos entre los usuarios civiles y militares, no resulta tal en la práctica. La mala coordinación entre los Ministerios responsables de cada ámbito ha supuesto que haya que construir una nueva área terminal en casa base aérea para poder atender al tráfico civil, realizar ampliaciones de pista, de plataforma, etc. Es decir, se han realizado una serie de inversiones en instalaciones civiles, que a priori no deberían haber sido necesarias, ya que había infraestructuras militares infrautilizadas. Por tanto, la teórica ventaja competitiva se ha convertido en una rémora, porque en estos aeropuertos no hay un nivel de actividad suficiente para recuperar los costes de operación de la actividad civil. Esto es, las bases aéreas no registran un volumen de tráfico suficiente para ser viables desde el punto de vista económico.

FIGURE 115. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	2.234.794	-	47.943	-	87.464	-
2010	1.949.096	-12,8%	44.122	-8,0%	38.401	-56,1%
2011	1.911.693	-1,9%	42.684	-3,3%	54.362	41,6%
2012	1.702.714	-10,9%	32.928	-22,9%	19.745	-63,7%
2013	1.477.752	-13,2%	25.383	-22,9%	29.066	47,2%
2014	1.400.204	-5,2%	22.683	-10,6%	22.126	-23,9%
Acumulado 2009-2014	10.676.253	-37,3%	215.743	-52,7%	251.164	-74,7%

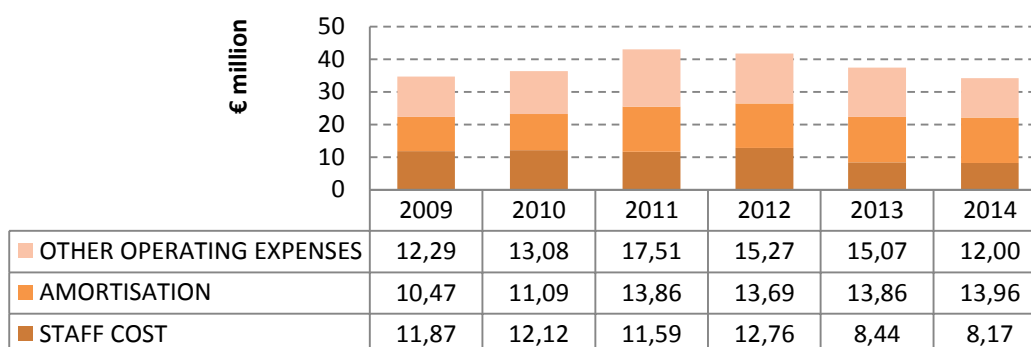
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 116. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 117. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014

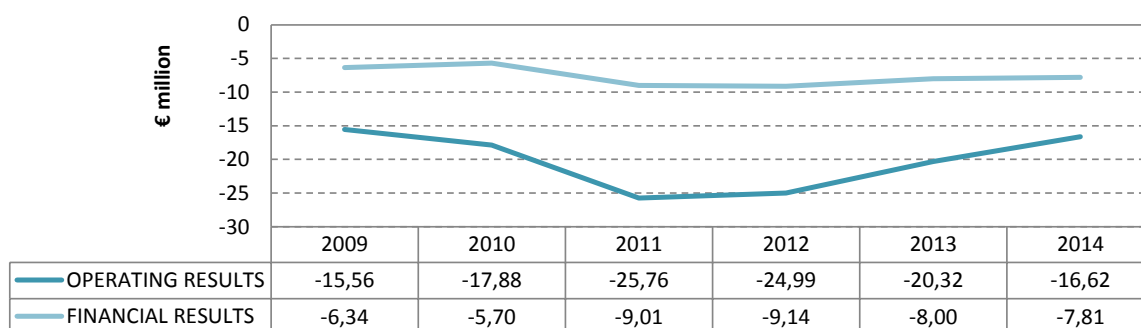


Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

En la figura 115 se muestra la evolución del tráfico aéreo en el operador aeroportuario Civil-Militar entre 2009 y 2014. En dicha figura se observa como el tráfico aéreo se ha reducido de forma importante en este periodo, pasando de 2,2 millones de pasajeros al año en 2009 a menos de 1,5 millones en 2014. Muy lejos de la horquilla de los 4-5 millones de pasajeros anuales que permiten conseguir la

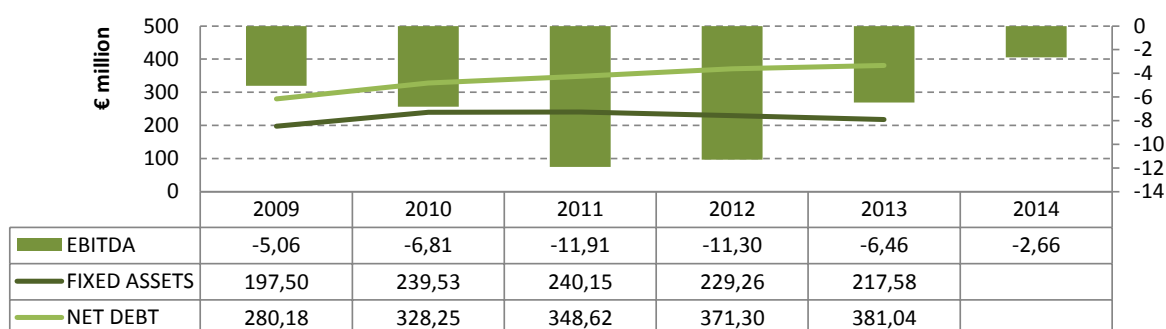
viabilidad económica a largo plazo. El descenso en la actividad aeroportuaria se ha transformado en una evolución negativa de los ingresos de explotación, como se muestra en la figura 116. Los ingresos de explotación se han reducido un 8%, no solo por la caída del tráfico aéreo, sino por la política de tasas aeroportuarias seguida por AENA que ha reducido aún más sus ingresos, tal y como se comentó en el punto 7.4. Por su parte, los gastos de explotación se han mantenido en el mismo nivel entre 2009 y 2014, como se observa en la figura 117. Mientras que los otros costes de explotación se han mentido constantes, la reducción de los costes de personal ha servido para compensar el incremento de las amortizaciones. Las contantes inversiones para ampliar las infraestructuras existentes, sin estar justificadas desde el punto de vista de un incremento de la demanda, ha supuesto el crecimiento de las amortizaciones en este periodo.

FIGURE 118. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 119. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014



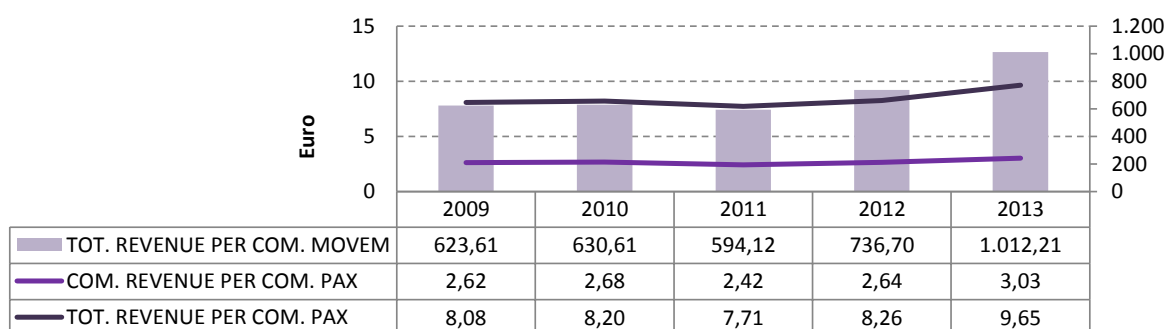
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Teniendo en cuenta los factores mencionados anteriormente, el resultado de explotación registra una evolución negativa entre 2009 y 2014, tal y como se muestra en la figura 118. En este periodo este operador aeroportuario acumula unas pérdidas de explotación de más de 120 millones de euros a las que hay que sumar más de 45 millones de euros de pérdidas financieras. En la figura 119 se observa como la deuda acumulada de este operador no ha hecho más que crecer en este

periodo superando los 380 millones de euros. Por tanto, la deuda acumulada se sitúa muy por encima del valor de su activo fijo neto. Además al ser aeropuertos de titularidad militar, en caso de una hipotética venta esta no se podría dar salvo que el Ministerio de Defensa diese su visto bueno. Esto significa que no se podrían vender para compensar parte de la deuda. Hay que destacar, como se puede observar en la figura 120, que el ingreso comercial por pasajero comercial se ha incrementado un 15% entre 2009 y 2014, indicando que la actividad comercial de los aeropuertos ha sido positiva aun cuando el tráfico aéreo se ha reducido.

El problema de la viabilidad económica se acentúa cuando se analizan los datos de tráfico de cada aeropuerto. En 2014 Murcia registró 1,1 millones de pasajeros, Valladolid 223.500 pasajeros, Badajoz 39.600, León 23.100, Salamanca 17.700 y Albacete 1.400. Es decir, que cinco de los seis aeropuertos que forman este operador tienen un tráfico muy pequeño que directamente invita pensar en el cierre de las bases aéreas al tráfico civil. Y Murcia, que es el único con volumen de tráfico relevante, impone muchas limitaciones operativas al tráfico civil y además hay otro aeropuerto civil construido esperando su apertura. Por tanto, el cierre de Murcia no tendría impacto en el sector turístico de su región puesto que ya hay otro aeropuerto capaz de absorber el tráfico que actualmente tiene la base aérea, y sin limitaciones operativas. Si además se tiene en cuenta que todas las ciudades a las que atienden estos aeropuertos ya cuentan con servicios ferroviarios de alta velocidad, como se ha indicado en el punto 8.3, la mejor opción pasa por cerrar todos estos aeropuertos al tráfico comercial

FIGURE 120. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – CIVIL-MILITARY CAO 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

6.7. Airports closed to civil commercial traffic (CCT)

Este operador aeroportuario sería el integrado por los aeropuertos que prácticamente no tienen tráfico de pasajeros en la actualidad, bien porque no hay compañías que operan en ellos o bien porque estos aeropuertos no se dedican al transporte de pasajeros. Por tanto, la casuística de todos ellos es muy similar y necesitan que su oferta de servicios este especializada en otras líneas de negocio distintas al transporte comercial. Esa especialización se debe plasmar en todos los servicios aeroportuarios de manera que los costes operativos se ajusten al tipo de tráfico que por ellos transita. De esta manera estas instalaciones podrían llegar a ser

viales desde un punto de vista económico. Los aeropuertos que integrarían este operador son Burgos, Huesca, Logroño, Cuatro Vientos, Sabadell, Son Bonet y Córdoba. Los aeropuertos de Burgos, Huesca y Logroño son aeropuertos fallidos, es decir, nunca se debieron de construir. Estos aeropuertos se encuentran en la zona de influencia de otros aeropuertos con menores limitaciones operativas, con mayor número de conexiones, a muy poca distancia por carretera de los mismos y su micro área de influencia no tiene un potencial turístico importante como para justificar la creación de un aeropuerto para desarrollar el turismo de esas regiones.

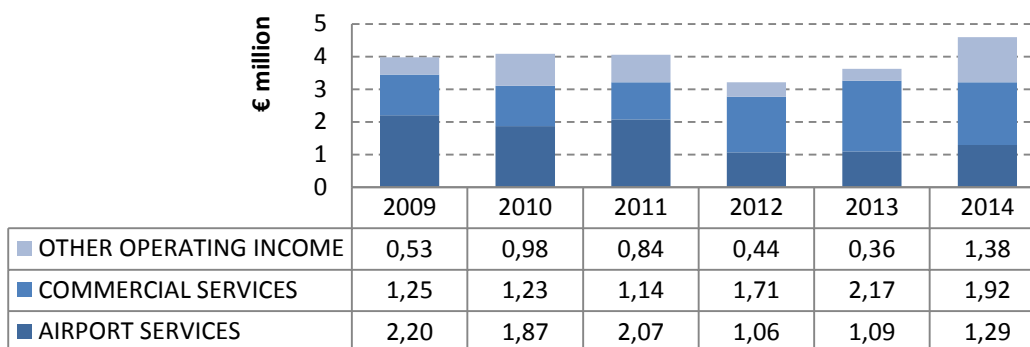
Los aeropuertos de Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet son aeropuertos que históricamente no han tenido tráfico de pasajeros, salvo operaciones puntuales de aerotaxis. Su principal actividad ha sido la formación ya que en sus instalaciones están localizadas un gran número de escuelas de vuelo. Por ello, sus niveles de tráfico de aeronaves son importantes pero la estructura organizativa y los servicios de estos aeropuertos no están adaptados a las necesidades de sus clientes. Lo que supone mayores costes para este tipo de empresas que prefieren desplazar parte de su actividad a aeródromos privados más baratos, más flexibles y que sí están adaptados a sus necesidades operativas.

FIGURE 121. AIR TRAFFIC EVOLUTION IN AIRPORTS CCT 2009-2014

YEAR	PASSENGERS	% Variation previous year	MOVEMENTS	% Variation previous year	FREIGHT (Kg.)	% Variation previous year
2009	85.295	-	150.846	-	150	-
2010	72.166	-15,4%	123.977	-17,8%	1.766	1077,3%
2011	64.857	-10,1%	107.953	-12,9%	308	-82,6%
2012	55.238	-14,8%	93.791	-13,1%	985	219,8%
2013	44.594	-19,3%	85.558	-8,8%	426	-56,8%
2014	47.943	7,5%	82.659	-3,4%	3.493	720,0%
Acumulado 2009-2014	370.093	-43,8%	644.784	-45,2%	7.128	2228,7%

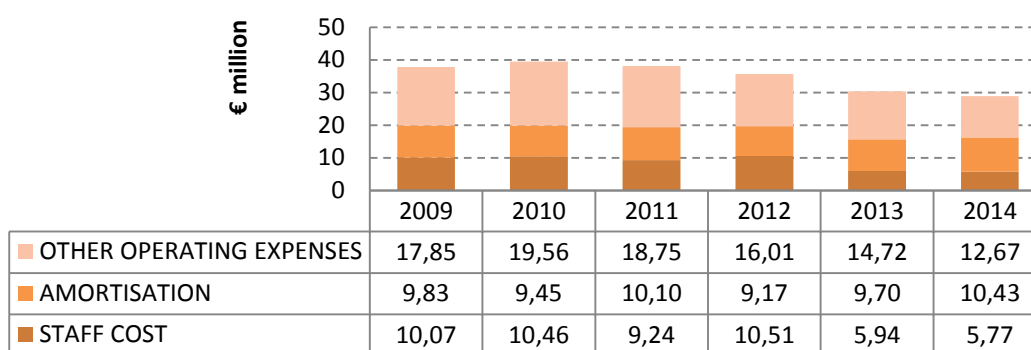
Source: Report "Traffic of passengers, operations and cargo in the Spanish airports 2009-2014".

FIGURE 122. EVOLUTION OF THE OPERATING REVENUES IN AIRPORTS CCT 2009-2014



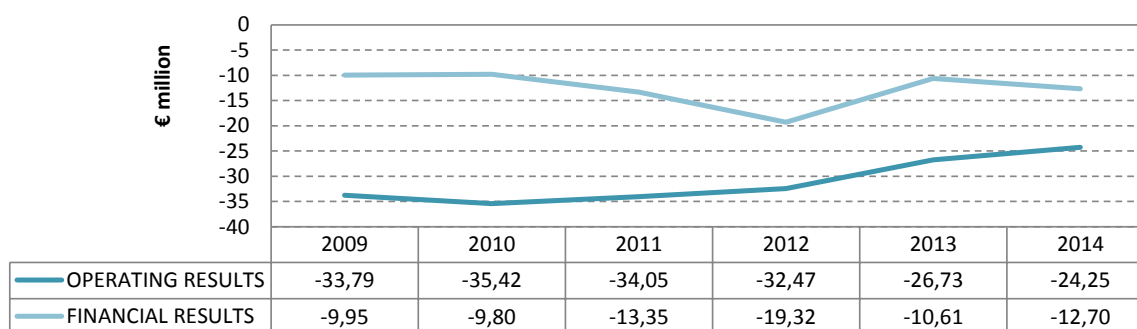
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 123. EVOLUTION OF THE OPERATING COSTS IN AIRPORTS CCT 2009-2014



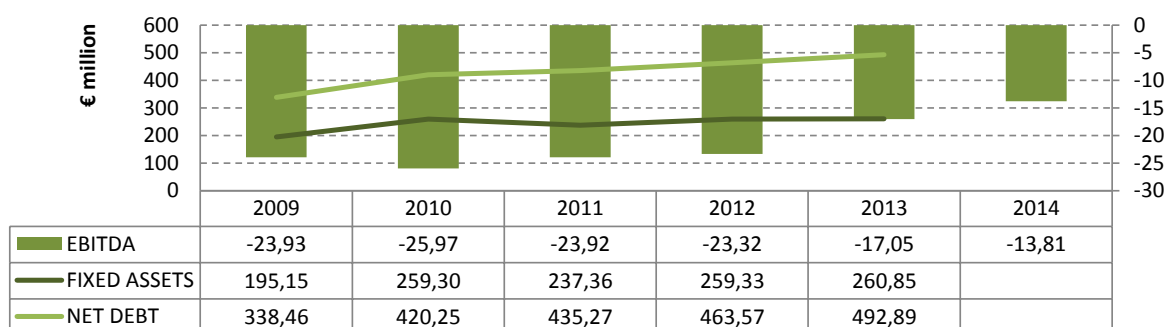
Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 124. EVOLUTION: OPERATING PROFIT AND FINANCIAL PROFIT IN AIRPORTS CCT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

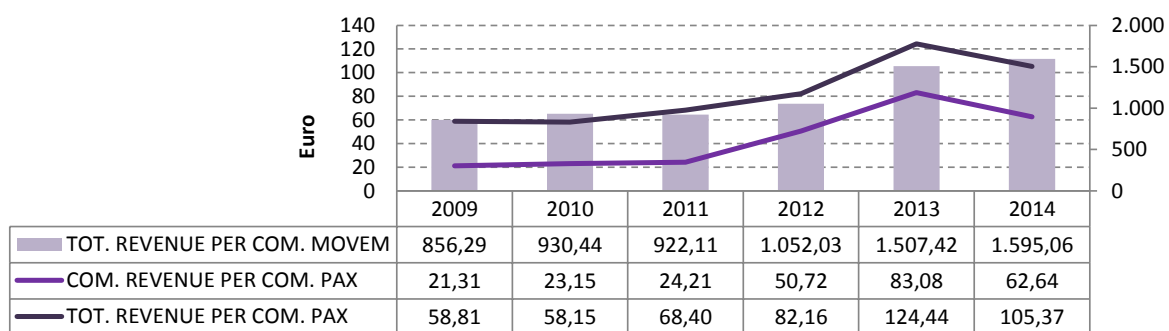
FIGURE 125. EVOLUTION OF ECONOMIC FIGURES – AIRPORTS CCT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

El aeropuerto de Córdoba es ligeramente diferente puesto que no es un aeropuerto fallido. En sus orígenes era un aeropuerto comercial pero el desarrollo de los servicios ferroviarios de alta velocidad entre Madrid y Sevilla en la década de los 90 hizo que el transporte de pasajeros dejase de tener sentido. Por el contrario, hay muchas empresas de aviación general y trabajos aéreos dedicadas a la prestación de servicios al sector agrícola que mantienen un nivel respetable de actividad.

FIGURE 126. EVOLUTION OF ECONOMIC RATIOS – AIRPORTS CCT 2009-2014



Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

En la tabla 79 se muestra la evolución conjunta del tráfico aéreo de estos aeropuertos entre 2009 y 2014. Entre los siete aeropuertos apenas gestionan 42.000 pasajeros al año. Sin embargo, el tráfico de aeronaves supera las 57.000 operaciones al año. Estos datos nos indican que estos aeropuertos se deben gestionar de una manera diferente al resto de los aeropuertos AENA. La política tarifaria de AENA, lejos de acercarse a las necesidades de los usuarios de estos aeropuertos no hace más que poner impedimentos y dificultades a las empresas que operan desde ellos. Hacer un análisis económico de estos aeropuertos no tiene sentido porque tal y como se puede observar en las figuras 122, 123, 124, 125 y 126 los datos económicos de estos aeropuertos son muy malos, invitando al cierre definitivo de los mismos. Sin embargo, en estos aeropuertos se desarrollan actividades económicas complementarias al transporte de pasajeros que se deben potenciar desde el punto de vista económico como fuente de riqueza y empleo para las regiones en las que están ubicados. Pero para poder garantizar su actividad en el futuro antes hay reestructurar costes de explotación y solucionar los problemas asociados con la deuda acumulada por estos aeropuertos, cercana a los 500 millones de euros. Al igual que en los casos comentados anteriormente, estos aeropuertos necesitan su propio plan específico de viabilidad económica para garantizar el correcto tránsito de un modelo de gestión aeroportuaria no adaptado al entorno a un modelo más eficiente, adaptado a las necesidades de usuarios, de sus regiones, y que sea económicamente sostenible.

6.8. Aeropuertos No Operados por AENA

En este apartado estarían integrados los diferentes aeropuertos que están en servicio, en construcción o cerrados, pero que no forman parte de los aeropuertos de la red de AENA. La casuística de estos aeropuertos es muy diferente al igual que sus posibilidades de viabilidad económica a largo plazo. Sin embargo, son ejemplos de especialización aeroportuaria fuera del ámbito de AENA llevados a cabo en España. Por tanto, tenemos operadores aeroportuarios fallidos, operadores aeroportuarios abiertos pero sin una actividad importante definida, y operadores aeroportuarios especializados en actividades no relacionadas con el transporte de pasajeros.

Cuando se hace referencia a un operador aeroportuario fallido nos referimos al aeropuerto de Ciudad Real. Este aeropuerto estuvo abierto al tráfico comercial entre 2008 y 2012 sin que consiguiese que ninguna compañía aérea rentabilizase rutas desde sus instalaciones. La crisis económica y la quiebra de uno de los principales promotores del proyecto hicieron que se precipitasen los acontecimientos y que el aeropuerto se cerrase. Sin embargo, este aeropuerto a largo plazo podría tener mucho valor, siempre y cuando la estructura territorial de España lo permitiese. Si el tráfico aéreo creciese lo suficiente a largo plazo, antes que construir un nuevo aeropuerto en la Comunidad de Madrid, lo lógico sería reabrir el aeropuerto de Ciudad Real y desviar el tráfico "sobrante" a este aeropuerto. Por desgracia, la falta de integración territorial hace muy complicada esta posibilidad.

Las referencias a los operadores aeroportuarios abiertos sin actividad definida son de aplicación a los aeropuertos de Castellón, Murcia, Lérida y la Seo de Urgel. A continuación se menciona brevemente la situación de cada uno de ellos:

- **Castellón**: este aeropuerto se inauguró en 2011. Sin embargo hasta 2015 no ha empezado a registrar actividad. Impulsado por la Diputación de Castellón este aeropuerto sigue el esquema propuesto en esta tesis. Por un lado, está el operador aeroportuario de Castellón, que es la propia Diputación, y por otro, está la empresa SNC-Lavain como prestador de los servicios aeroportuarios. La viabilidad económica de este aeropuerto se podría alcanzar a largo plazo gracias a que Castellón es una región con potencial turístico suficiente como para atraer turistas internacionales que rentabilizasen las rutas desde este aeropuerto.

- **Murcia**: este aeropuerto también es de iniciativa regional, en este caso de la Comunidad Autónoma de Murcia. Al igual que Castellón sigue el esquema propuesto en esta tesis. El operador aeroportuario es la Comunidad de Murcia, y el prestador de los servicios aeroportuarios es la empresa Sacyr. Sin embargo, la principal fortaleza de este aeropuerto es su punto débil. Su viabilidad económica depende de una decisión política. Si se cierra la base aérea de Murcia-San Javier, el nuevo aeropuerto iniciaría su andadura con 1 millón de pasajeros al año, facilitando su viabilidad económica desde el primer día. Pero esa decisión no se ha tomado todavía y cuanto más tiempo pase más peligra la viabilidad del proyecto.

- **Lérida y la Seo de Urgel**: estos dos aeropuertos están integrados en la entidad Aeropuertos de Cataluña, que actúa como operador aeroportuario y como prestador de servicios aeroportuarios. Cuentan con el apoyo del Gobierno autonómico, quien asegura la operativa de los mismos aunque las cifras de tráfico demuestran que la viabilidad económica de estas instalaciones es complicada. Sin embargo, al ser construidos con unos parámetros de diseño más modestos que los de AENA tienen unos menores costes operativos que favorecen su rentabilidad a largo plazo. No obstante estos aeropuertos seguirán abiertos mientras el Gobierno autonómico los apoye, no por su rentabilidad económica.

- **Teruel**: este aeropuerto es el único de su categoría en España, está especializado en actividades no relacionadas con el transporte de pasajeros. Su principal actividad está vinculada al mantenimiento de aeronaves y aparcamiento de larga estancia para las mismas.

Apéndice 7. Análisis de tráfico Aéreo en los aeropuertos de Aena

FIGURE 127. EVOLUTION OF THE PASSENGER TRAFFIC IN THE AENA'S AIRPORTS. 2000-2014.

AIRPORT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
millions of passengers															
A CORUÑA	0,581	0,644	0,522	0,535	0,573	0,839	1,000	1,252	1,161	1,056	1,086	1,003	0,835	0,831	0,979
MADRID-BARAJAS	32,710	33,856	33,690	35,525	38,304	41,745	45,435	51,808	50,504	48,282	49,787	49,555	45,099	39,668	41,765
ALBACETE				0,004	0,014	0,015	0,016	0,018	0,017	0,014		0,010	0,008	0,003	0,001
ALGECIRAS /HELIPUERTO											0,011	0,025	0,009	0,003	0,002
ALICANTE-ELCHE	5,990	6,506	6,971	8,161	8,535	8,767	8,869	9,095	9,562	9,122	9,370	9,898	8,839	9,627	10,056
ALMERIA	0,883	0,860	0,825	0,828	0,809	1,062	1,042	1,199	1,014	0,784	0,776	0,769	0,729	0,694	0,734
ASTURIAS	0,806	0,810	0,764	0,830	0,937	1,246	1,347	1,554	1,524	1,312	1,350	1,333	1,305	1,035	1,063
BADAJOS	0,028	0,048	0,035	0,046	0,067	0,067	0,066	0,087	0,077	0,071	0,057	0,055	0,063	0,027	0,038
BARCELONA-EL PRAT	19,498	20,544	21,170	22,542	24,364	26,963	29,836	32,806	30,238	27,405	29,172	34,333	35,091	35,181	37,519
BILBAO	2,525	2,470	2,447	2,839	3,387	3,832	3,859	4,264	4,150	3,638	3,876	4,035	4,163	3,785	3,975
BURGOS									0,011	0,023	0,029	0,030	0,016	0,016	0,019
CEUTA /HELIPUERTO					0,016	0,019	0,021	0,023	0,025	0,020	0,030	0,046	0,018	0,005	0,003
CORDOBA	0,001	0,001	0,002	0,002	0,002	0,003	0,002	0,002	0,005	0,003	0,002	0,002	0,002	0,001	0,000
EL HIERRO	0,121	0,132	0,128	0,132	0,143	0,156	0,169	0,182	0,193	0,182	0,170	0,169	0,152	0,138	0,148
FGL GRANADA-JAEN	0,499	0,504	0,473	0,510	0,571	0,854	1,067	1,448	1,407	1,175	0,966	0,862	0,725	0,636	0,646
FUERTEVENTURA	3,394	3,531	3,560	3,844	3,843	3,999	4,337	4,527	4,403	3,672	4,111	4,899	4,331	4,197	4,703
GIRONA	0,632	0,603	0,536	1,429	2,944	3,514	3,591	4,829	5,491	5,265	4,842	2,993	2,820	2,721	2,148
GRAN CANARIA	9,107	9,087	8,774	8,962	9,225	9,566	9,965	10,064	9,991	8,932	9,292	10,355	9,691	9,570	10,139
HUESCA-PIRINEOS								0,001	0,004	0,006	0,006	0,003	0,001	0,000	0,000
IBIZA	4,434	4,384	4,045	4,109	4,116	4,131	4,409	4,725	4,617	4,544	5,013	5,617	5,529	5,705	6,191
JEREZ DE LA FRONTERA	0,659	0,750	0,710	0,799	1,055	1,222	1,302	1,530	1,220	1,006	0,991	0,958	0,830	0,726	0,719
LA GOMERA	0,015	0,022	0,023	0,028	0,030	0,034	0,037	0,040	0,041	0,034	0,032	0,032	0,019	0,024	0,028
LA PALMA	0,861	0,894	0,846	0,898	0,971	1,081	1,110	1,145	1,124	1,020	0,969	1,047	0,946	0,790	0,848
LANZAROTE	4,831	4,924	4,950	5,209	5,324	5,310	5,462	5,472	5,304	4,569	4,828	5,441	5,081	5,253	5,802
LEON	0,020	0,025	0,024	0,032	0,065	0,081	0,126	0,161	0,123	0,095	0,093	0,085	0,051	0,031	0,023
LOGROÑO				0,020	0,038	0,036	0,052	0,052	0,042	0,026	0,017	0,012	0,014	0,009	0,012
MADRID-CUATRO VIENTOS	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
MADRID-TORREJON	0,024	0,023	0,024	0,021	0,025	0,027	0,031	0,038	0,033	0,026	0,027	0,025	0,026	0,002	0,000
MALAGA-COSTA DEL SOL	9,358	9,824	10,309	11,439	11,939	12,592	13,013	13,547	12,753	11,571	11,996	12,762	12,531	12,879	13,702
MELILLA	0,261	0,227	0,209	0,214	0,230	0,261	0,305	0,328	0,307	0,287	0,288	0,281	0,308	0,280	0,307
MENORCA	2,756	2,803	2,699	2,685	2,606	2,570	2,659	2,755	2,593	2,419	2,494	2,563	2,532	2,554	2,623
MURCIA-SAN JAVIER	0,152	0,213	0,310	0,547	0,839	1,410	1,646	2,002	1,876	1,631	1,349	1,262	1,182	1,140	1,095
PALMA DE MALLORCA	19,315	19,132	17,769	19,137	20,376	21,219	22,387	23,210	22,812	21,189	21,100	22,712	22,652	22,757	23,102
PAMPLONA	0,339	0,333	0,310	0,306	0,314	0,336	0,368	0,493	0,427	0,327	0,284	0,230	0,184	0,154	0,134
REUS	0,721	0,734	0,754	0,838	1,128	1,373	1,372	1,295	1,268	1,689	1,397	1,349	0,921	0,960	0,840
SABADELL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SALAMANCA	0,041	0,031	0,023	0,023	0,020	0,022	0,029	0,064	0,060	0,053	0,042	0,037	0,022	0,015	0,016
SAN SEBASTIAN	0,278	0,275	0,266	0,278	0,289	0,300	0,360	0,460	0,396	0,308	0,278	0,240	0,255	0,241	0,243
SANTANDER	0,259	0,270	0,261	0,254	0,342	0,644	0,649	0,762	0,857	0,957	0,919	1,116	1,116	0,973	0,814
SANTIAGO	1,291	1,251	1,212	1,350	1,544	1,800	1,961	2,011	1,879	1,927	2,158	2,452	2,190	2,069	2,077
SEVILLA	2,045	2,150	2,007	2,243	2,647	3,496	3,853	4,485	4,368	4,039	4,213	4,940	4,274	3,674	3,863
SON BONET	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TENERIFE NORTE	2,396	2,498	2,485	2,917	3,366	3,747	3,983	4,123	4,230	4,050	4,046	4,090	3,715	3,519	3,629
TENERIFE SUR	8,707	8,947	8,778	8,655	8,376	8,320	8,515	8,317	8,044	6,939	7,185	8,504	8,381	8,567	9,052
VALENCIA	2,238	2,285	2,123	2,422	3,101	4,627	4,945	5,913	5,767	4,730	4,916	4,967	4,735	4,609	4,583
VALLADOLID	0,174	0,164	0,171	0,203	0,420	0,437	0,454	0,510	0,472	0,358	0,384	0,456	0,373	0,256	0,219
VIGO	0,721	0,790	0,779	0,836	0,909	1,106	1,186	1,406	1,278	1,103	1,093	0,976	0,829	0,678	0,680
VITORIA	0,119	0,127	0,098	0,100	0,092	0,090	0,172	0,172	0,067	0,039	0,041	0,027	0,024	0,007	0,007
ZARAGOZA	0,245	0,218	0,226	0,226	0,209	0,376	0,429	0,511	0,593	0,527	0,604	0,750	0,549	0,457	0,416
TOTAL AENA	139,032	142,891	141,303	151,976	164,103	179,295	191,437	208,685	202,326	186,427	191,699	203,305	193,158	186,468	194,964

Source: Commercial Traffic in the Spanish Airports (Ministerio de Fomento) and AENA.

FIGURE 128. PERCENTAGE OF COMMERCIAL ACTIVITY IN THE AENA'S AIRPORTS 2000-2014. THE RED COLOR SHOWS THAT AIRPORT HAS LESS THAN 80% OF COMMERCIAL ACTIVITY.

AIRPORT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
A CORUÑA	73,6%	70,1%	64,4%	56,1%	60,2%	69,9%	71,1%	70,7%	71,0%	70,1%	67,0%	67,2%	59,3%	65,7%	68,7%	
MADRID-BARAJAS	99,8%	99,8%	99,8%	99,8%	99,7%	99,7%	99,6%	99,7%	99,7%	99,7%	99,7%	99,7%	99,8%	99,8%	99,8%	
ALBACETE	n.a.	n.a.	n.a.	44,4%	66,2%	66,9%	62,9%	55,1%	56,4%	65,0%	64,7%	69,9%	47,2%	52,7%	42,1%	
ALGECIRAS /HELIPUERTO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	100,0%	99,9%	98,4%	97,4%	90,0%		
ALICANTE-ELCHE	87,1%	90,1%	89,2%	93,6%	94,3%	94,6%	96,0%	96,4%	97,1%	97,8%	98,4%	98,8%	99,0%	98,9%	99,1%	
ALMERIA	66,2%	69,4%	69,7%	71,4%	72,8%	73,1%	71,7%	72,4%	70,8%	69,7%	72,6%	72,4%	74,0%	76,3%	78,1%	
ASTURIAS	85,6%	87,6%	85,2%	83,9%	90,5%	92,7%	92,4%	92,0%	91,6%	91,6%	92,2%	93,3%	92,0%	91,7%	91,8%	
BADAJOS	49,2%	49,8%	13,6%	15,9%	30,7%	45,0%	47,7%	65,3%	69,5%	65,7%	61,3%	69,7%	74,8%	66,9%	78,5%	
BARCELONA-EL PRAT	98,8%	99,0%	98,8%	98,9%	98,8%	99,0%	98,9%	99,1%	99,1%	99,1%	99,0%	99,2%	99,1%	99,0%	99,0%	
BILBAO	89,6%	91,2%	93,2%	92,9%	93,4%	91,9%	89,1%	87,0%	85,9%	85,9%	87,3%	87,0%	89,7%	91,2%	92,9%	
BURGOS	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	42,6%	43,0%	38,7%	42,8%	33,0%	43,6%	48,8%
CEUTA /HELIPUERTO	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	93,8%	86,7%	91,3%	88,7%	94,1%	93,1%	97,5%	98,3%	93,2%	83,0%	49,6%	
CORDOBA	2,6%	4,4%	5,9%	7,9%	6,9%	7,0%	6,2%	5,0%	8,5%	8,1%	9,6%	8,8%	9,1%	7,3%	0,3%	
EL HIERRO	83,0%	84,0%	87,1%	81,9%	87,6%	87,7%	85,2%	89,2%	87,1%	90,1%	89,6%	83,7%	85,8%	88,1%	88,4%	
FGL GRANADA-JAEN	64,3%	60,3%	52,8%	50,7%	51,3%	56,9%	62,4%	64,2%	70,2%	65,7%	67,8%	66,5%	67,7%	68,7%	69,1%	
FUERTEVENTURA	94,1%	94,2%	91,7%	91,0%	91,7%	95,0%	93,5%	94,2%	94,4%	95,6%	96,0%	97,2%	97,4%	97,2%	97,3%	
GIRONA	42,4%	41,1%	39,2%	54,2%	72,0%	75,7%	74,4%	80,1%	82,7%	80,6%	82,6%	82,2%	78,4%	79,8%	78,8%	
GRAN CANARIA	95,1%	94,8%	94,3%	93,6%	94,2%	94,5%	93,9%	93,9%	94,1%	94,3%	94,6%	95,5%	95,6%	95,6%	95,2%	
HUESCA-PIRINEOS								0,6%	0,7%	0,8%	1,4%	2,5%	2,4%	2,8%	6,3%	
IBIZA	88,3%	87,6%	87,4%	88,0%	86,8%	87,6%	89,4%	89,2%	89,7%	89,2%	90,4%	91,7%	93,0%	91,9%	92,2%	
JEREZ DE LA FRONTERA	31,0%	28,8%	21,7%	29,2%	35,2%	30,5%	25,5%	27,9%	22,4%	21,0%	26,4%	20,0%	19,4%	15,9%	18,0%	
LA GOMERA	73,5%	82,7%	83,5%	85,6%	86,6%	84,5%	85,1%	83,6%	84,5%	84,1%	77,4%	81,8%	69,7%	80,6%	80,9%	
LA PALMA	89,7%	92,6%	92,9%	93,8%	94,3%	93,6%	94,1%	95,1%	96,1%	92,7%	93,6%	96,7%	94,2%	95,9%	95,6%	
LANZAROTE	95,3%	94,7%	92,4%	91,9%	93,4%	94,8%	95,1%	95,6%	94,7%	95,2%	95,4%	96,2%	95,8%	95,2%	95,7%	
LEON	41,6%	45,1%	43,4%	53,6%	72,9%	70,5%	76,8%	78,4%	76,7%	68,2%	58,3%	61,7%	59,7%	43,7%	46,1%	
LOGROÑO				74,0%	71,7%	54,9%	56,0%	59,6%	48,6%	28,2%	22,7%	25,2%	30,3%	45,1%	52,8%	
MADRID-CUATRO VIENTOS	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,5%	0,7%	0,4%	0,6%	0,8%	0,5%	0,3%	0,3%	
MADRID-TORREJON	99,6%	99,4%	98,4%	97,6%	96,6%	95,5%	99,2%	98,7%	90,8%	92,0%	90,4%	90,8%	92,4%	96,4%		
MALAGA-COSTA DEL SOL	89,5%	90,0%	89,9%	90,9%	93,0%	93,6%	93,6%	94,3%	94,1%	94,6%	95,3%	96,1%	95,6%	95,4%	94,5%	
MELILLA	94,8%	95,0%	95,1%	88,8%	88,8%	89,2%	91,1%	93,6%	96,3%	95,7%	96,4%	94,9%	95,2%	94,9%	92,9%	
MENORCA	93,3%	92,5%	91,2%	91,5%	91,4%	91,8%	92,7%	92,6%	93,2%	94,7%	96,0%	96,7%	97,3%	97,7%	97,5%	
MURCIA-SAN JAVIER	57,5%	58,4%	59,5%	65,5%	68,3%	80,3%	84,7%	87,1%	86,3%	87,5%	87,4%	87,9%	86,9%	86,8%	87,0%	
PALMA DE MALLORCA	97,5%	98,6%	98,6%	98,6%	98,8%	98,8%	99,0%	99,2%	99,1%	99,0%	98,9%	99,0%	99,2%	99,1%	99,2%	
PAMPLONA	74,1%	70,2%	65,3%	71,9%	72,2%	73,8%	74,5%	78,2%	74,6%	63,4%	66,7%	67,5%	66,0%	60,6%	57,4%	
REUS	40,9%	39,2%	35,3%	31,3%	36,0%	40,2%	39,2%	34,4%	32,3%	39,5%	39,4%	46,0%	40,0%	41,6%	36,5%	
SABADELL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	
SALAMANCA	4,1%	3,8%	2,1%	2,3%	5,0%	3,1%	5,6%	18,6%	16,6%	12,9%	10,4%	10,5%	9,2%	7,5%	9,8%	
SAN SEBASTIAN	71,3%	73,6%	73,0%	70,5%	69,2%	65,0%	73,5%	77,6%	72,4%	71,4%	69,1%	71,8%	68,3%	69,0%	71,2%	
SANTANDER	67,7%	69,2%	71,4%	67,0%	74,2%	77,7%	79,9%	82,8%	81,5%	79,8%	78,1%	79,1%	80,7%	81,5%	76,3%	
SANTIAGO	86,1%	87,8%	86,6%	86,8%	90,9%	91,8%	91,5%	89,6%	90,8%	89,7%	90,0%	93,2%	94,1%	91,9%	90,0%	
SEVILLA	70,2%	71,0%	69,0%	67,6%	72,7%	75,1%	76,1%	78,4%	77,8%	76,5%	78,4%	81,2%	80,0%	77,5%	76,7%	
SON BONET						0,2%	0,6%	1,2%	0,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,0%	
TENERIFE NORTE	74,6%	74,3%	72,3%	80,6%	87,1%	89,3%	89,0%	89,5%	91,2%	91,7%	91,4%	92,1%	91,2%	91,3%	91,8%	
TENERIFE SUR	95,1%	96,6%	95,1%	94,7%	95,3%	95,3%	94,0%	94,9%	95,1%	95,2%	94,7%	96,0%	95,4%	96,1%	96,2%	
VALENCIA	69,3%	64,2%	58,8%	65,5%	72,8%	79,7%	81,4%	84,1%	82,6%	80,0%	82,0%	84,9%	85,2%	82,9%	81,7%	
VALLADOLID	48,2%	48,6%	56,2%	65,6%	74,8%	71,8%	75,1%	75,8%	76,6%	71,0%	71,7%	74,1%	68,0%	59,4%	56,2%	
VIGO	71,0%	78,5%	76,6%	72,9%	74,9%	83,2%	79,6%	83,3%	83,7%	83,0%	88,4%	89,1%	88,6%	79,1%	76,7%	
VITORIA	86,3%	90,7%	88,1%	84,9%	83,9%	76,8%	76,6%	74,4%	77,7%	68,7%	80,7%	75,8%	84,2%	97,5%	97,7%	
ZARAGOZA	70,0%	64,8%	64,4%	65,4%	57,7%	56,5%	62,4%	67,6%	69,0%	64,4%	69,0%	69,4%	72,6%	75,0%	84,9%	
TOTAL AENA	82,8%	82,3%	80,9%	82,8%	85,0%	85,0%	85,2%	85,0%	85,0%	84,1%	86,1%	87,4%	87,7%	87,5%	88,2%	

Source: Commercial Traffic in the Spanish Airports (Ministerio de Fomento) and AENA.

FIGURE 129. PERCENTAGE OF INTERNATIONAL PASSENGERS IN THE AENA'S AIRPORTS 2000-2014.
THE RED COLOR SHOWS THAT AIRPORT HAS LESS THAN 50% INTERNATIONAL TRAFFIC

AIRPORT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
A CORUÑA	9,4%	9,9%	9,5%	1,3%	1,7%	0,7%	8,3%	6,9%	7,8%	9,0%	10,5%	12,8%	12,4%	13,3%	11,5%
MADRID-BARAJAS	50,1%	49,9%	50,6%	50,9%	52,3%	53,4%	54,9%	56,0%	59,0%	60,6%	62,3%	65,6%	68,1%	70,0%	71,0%
ALBACETE	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	2,0%	6,1%	3,7%	5,2%	23,8%	23,1%	14,1%	17,1%	39,4%	82,0%	75,3%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ALICANTE-ELCHE	77,0%	78,2%	80,9%	81,9%	81,4%	80,6%	78,4%	78,6%	80,4%	79,4%	78,1%	79,8%	84,1%	88,7%	88,5%
ALMERIA	65,1%	61,9%	64,5%	63,3%	59,7%	64,7%	58,7%	53,8%	51,3%	48,1%	35,0%	38,5%	42,4%	57,1%	56,0%
ASTURIAS	2,6%	2,7%	3,8%	3,1%	3,5%	7,9%	8,6%	7,6%	8,8%	12,9%	11,8%	12,0%	11,1%	14,2%	12,2%
BADAJOS	1,6%	6,3%	2,7%	7,1%	4,2%	2,8%	2,9%	2,0%	1,4%	3,3%	3,1%	3,6%	0,2%	0,4%	0,4%
BARCELONA-EL PRAT	47,8%	48,4%	51,4%	51,8%	52,3%	51,3%	52,8%	54,5%	58,9%	59,6%	60,2%	63,1%	67,4%	71,1%	72,6%
BILBAO	32,0%	31,5%	31,0%	30,6%	34,4%	25,6%	26,0%	25,4%	26,5%	25,9%	26,3%	31,0%	34,5%	39,2%	40,2%
BURGOS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%	14,4%	9,3%	16,8%	1,7%	4,5%	4,8%
CEUTA /HELIPUERTO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
CORDOBA	0,7%	4,1%	0,6%	4,6%	8,8%	9,1%	13,4%	14,6%	3,6%	1,8%	2,7%	3,4%	4,0%	6,8%	37,8%
EL HIERRO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
FGL GRANADA-JAEN	0,5%	0,4%	0,7%	0,3%	0,4%	27,9%	30,4%	27,4%	23,3%	16,6%	11,2%	6,7%	3,0%	2,3%	4,4%
FUERTEVENTURA	79,7%	79,1%	78,0%	76,3%	71,5%	69,1%	68,3%	67,5%	68,0%	67,0%	70,8%	74,8%	77,5%	79,6%	80,5%
GIRONA	95,7%	96,6%	97,5%	99,8%	99,9%	99,9%	99,9%	95,1%	92,7%	86,5%	83,3%	93,3%	92,1%	97,4%	96,7%
GRAN CANARIA	68,3%	67,4%	66,6%	65,1%	60,7%	57,3%	56,0%	54,5%	54,3%	53,5%	53,8%	56,3%	59,1%	62,5%	63,3%
HUESCA-PIRINEOS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,4%	19,0%	19,1%	29,5%	15,4%	97,5%	100,0%
IBIZA	73,1%	70,5%	70,4%	66,5%	62,0%	57,7%	56,4%	56,3%	55,1%	55,9%	57,3%	58,1%	58,3%	61,6%	62,1%
JEREZ DE LA FRONTERA	40,5%	44,4%	44,8%	47,5%	60,2%	52,1%	49,5%	37,9%	34,4%	35,4%	37,7%	36,3%	45,2%	56,4%	54,1%
LA GOMERA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
LA PALMA	32,3%	32,2%	30,7%	29,1%	26,1%	24,1%	22,6%	21,5%	23,4%	22,2%	21,9%	20,5%	25,7%	26,7%	24,9%
LANZAROTE	73,6%	73,1%	72,7%	71,7%	67,4%	64,1%	61,7%	59,1%	60,0%	59,9%	60,5%	62,9%	66,8%	70,7%	72,2%
LEON	0,1%	0,4%	0,1%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,7%	0,4%	6,5%	4,1%	5,7%	2,3%	3,4%	5,5%
LOGROÑO	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,1%	0,5%	1,3%	0,5%	1,0%	11,7%	3,9%	4,5%	5,3%	7,8%
MADRID-CUATRO VIENTOS	0,0%	0,0%	0,0%	28,0%	7,8%	22,8%	63,8%	36,8%	47,0%	32,6%	29,8%	26,9%	22,0%	63,3%	38,2%
MADRID-TORREJON	66,0%	65,2%	57,0%	56,5%	60,0%	59,6%	57,2%	53,5%	54,3%	56,8%	62,4%	63,3%	67,9%	68,1%	
MALAGA-COSTA DEL SOL	77,7%	77,7%	79,7%	78,4%	76,8%	75,0%	74,6%	74,5%	78,1%	80,7%	78,9%	79,1%	80,8%	85,0%	85,6%
MELILLA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MENORCA	67,8%	67,5%	66,4%	63,5%	61,4%	56,5%	53,0%	49,1%	47,4%	45,0%	44,9%	47,0%	50,3%	52,7%	52,3%
MURCIA-SAN JAVIER	66,1%	75,6%	85,1%	90,5%	92,3%	92,5%	90,8%	91,1%	91,4%	92,9%	91,7%	92,4%	94,1%	96,6%	97,8%
PALMA DE MALLORCA	75,1%	74,8%	73,7%	72,4%	72,1%	71,8%	71,6%	71,6%	72,3%	70,2%	70,5%	72,5%	75,3%	78,5%	78,0%
PAMPLONA	0,5%	0,4%	1,3%	0,8%	0,8%	3,0%	4,3%	3,2%	3,3%	2,9%	3,7%	3,5%	1,9%	3,2%	3,0%
REUS	96,6%	96,8%	96,9%	97,1%	98,0%	96,6%	98,0%	99,4%	96,3%	77,6%	85,3%	87,1%	96,3%	96,0%	96,4%
SABADELL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	93,3%
SALAMANCA	0,2%	1,3%	1,5%	4,4%	4,9%	4,5%	2,4%	2,0%	0,9%	10,0%	7,6%	7,9%	3,7%	1,8%	1,1%
SAN SEBASTIAN	0,1%	0,2%	0,1%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%	1,8%	0,2%	0,4%	0,1%
SANTANDER	0,8%	0,2%	0,7%	0,6%	21,8%	48,6%	42,3%	41,0%	42,1%	35,8%	35,4%	32,2%	30,6%	37,4%	41,4%
SANTIAGO	20,2%	20,1%	19,2%	10,0%	9,4%	13,6%	14,6%	16,5%	16,7%	12,0%	11,6%	9,4%	13,4%	17,4%	22,0%
SEVILLA	18,4%	20,9%	22,2%	23,0%	18,8%	22,4%	24,6%	28,4%	28,7%	27,9%	31,2%	33,2%	33,8%	38,6%	41,8%
SON BONET	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TENERIFE NORTE	1,5%	1,7%	1,7%	4,1%	4,9%	5,0%	5,3%	4,4%	2,5%	2,7%	2,1%	1,2%	1,3%	1,6%	1,6%
TENERIFE SUR	83,9%	84,7%	82,9%	81,6%	80,9%	80,8%	81,3%	80,1%	82,5%	84,0%	85,2%	88,2%	89,9%	92,0%	93,1%
VALENCIA	31,0%	31,4%	27,7%	34,9%	38,9%	47,7%	49,4%	53,3%	56,1%	50,3%	52,6%	61,6%	66,0%	69,0%	70,3%
VALLADOLID	20,1%	20,3%	25,8%	32,2%	64,5%	63,4%	60,7%	52,5%	56,6%	59,9%	51,5%	34,9%	36,7%	16,4%	14,1%
VIGO	12,8%	6,5%	5,2%	4,5%	7,2%	9,9%	8,2%	7,0%	9,5%	9,1%	8,8%	12,0%	11,2%	11,0%	7,2%
VITORIA	13,9%	15,7%	9,9%	8,4%	7,0%	9,7%	52,7%	58,5%	5,6%	4,9%	6,2%	10,9%	41,2%	73,9%	30,2%
ZARAGOZA	11,0%	8,9%	14,0%	12,4%	19,5%	58,2%	60,1%	54,0%	55,5%	58,4%	61,0%	57,8%	68,7%	72,8%	77,8%
TOTAL AENA	58,9%	58,8%	59,4%	59,1%	58,7%	57,7%	57,7%	57,6%	59,7%	59,6%	60,1%	62,6%	65,5%	69,3%	70,0%

Source: Commercial Traffic in the Spanish Airports (Ministerio de Fomento) and AENA.

Apéndice 8. Evolución de las diferentes tasas aplicables al pasajero en los aeropuertos de AENA 2010-2015

A continuación se muestran una serie de tablas con la evolución de las diferentes tarifas que integran el total de tasas aeroportuarias que tiene que pagar un pasajero cuando vuela desde los aeropuertos de AENA.

TABLA 43. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PASAJERO EEE (ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa de pasajero en el Espacio Económico Europeo (E.E.E.) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	4,58	6,95	6,95	14,44	15,67	15,81	15,81	15,81
Barcelona-El Prat	4,58	6,12	6,12	13,44	14,58	14,71	14,71	14,71
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	4,58	5,70	5,70	5,99	6,50	6,56	6,56	6,56
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	4,58	4,87	4,87	5,11	5,54	5,59	5,59	5,59
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	4,58	3,57	3,57	3,66	3,97	4,01	4,01	4,01
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Híero, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	4,58	2,34	2,34	2,40	2,60	2,62	2,62	2,62

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 44. VARIACIÓN DE LA TASA DE PASAJERO EEE (ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de pasajero EEE							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	51,7%	0,0%	107,8%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	245,2%
Barcelona-El Prat	33,6%	0,0%	119,6%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	221,2%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	24,5%	0,0%	5,1%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	43,2%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	6,3%	0,0%	4,9%	8,4%	0,9%	0,0%	0,0%	22,1%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-22,1%	0,0%	2,5%	8,5%	1,0%	0,0%	0,0%	-12,4%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Híero, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-48,9%	0,0%	2,6%	8,3%	0,8%	0,0%	0,0%	-42,8%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 45. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PASAJERO INTERNACIONAL EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa de pasajero Internacional - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	7,26	10,43	10,43	20,44	22,18	22,38	22,38	22,38
Barcelona-El Prat	7,26	9,18	9,18	16,44	17,84	18,00	18,00	18,00
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	7,26	8,60	8,60	9,03	9,80	9,89	9,89	9,89
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	7,26	7,30	7,30	7,67	8,32	8,39	8,39	8,39
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	7,26	5,36	5,36	5,49	5,96	6,01	6,01	6,01
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	7,26	3,51	3,51	3,59	3,90	3,94	3,94	3,94

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 46. VARIACIÓN DE LA TASA DE PASAJERO INTERNACIONAL EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de pasajero Internacional							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	43,7%	0,0%	96,0%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	208,3%
Barcelona-El Prat	26,4%	0,0%	79,1%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	147,9%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	18,5%	0,0%	5,0%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	36,2%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	0,6%	0,0%	5,1%	8,5%	0,8%	0,0%	0,0%	15,6%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-26,2%	0,0%	2,4%	8,6%	0,8%	0,0%	0,0%	-17,2%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-51,7%	0,0%	2,3%	8,6%	1,0%	0,0%	0,0%	-45,7%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 47. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE PMR (PASAJERO CON MOVILIDAD REDUCIDA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa de Pasajero de Movilidad Reducida (PMR) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61
Barcelona-EI Prat	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	0,67	0,55	0,55	0,56	0,61	0,61	0,61	0,61

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 48. VARIACIÓN DE LA TASA DE PMR (PASAJERO CON MOVILIDAD REDUCIDA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de Pasajero de Movilidad Reducida							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%
Barcelona-EI Prat	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-17,9%	0,0%	1,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-9,0%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 49. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa de Seguridad AENA (EEE+Internacional) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78
Barcelona-El Prat	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	1,44	2,08	2,08	3,46	3,75	3,78	3,78	3,78

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 50. VARIACIÓN DE LA TASA DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de Seguridad AENA (EEE+Internacional)							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%
Barcelona-El Prat	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	44,4%	0,0%	66,3%	8,4%	0,8%	0,0%	0,0%	162,5%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 51. EVOLUCIÓN DE LA TASA DE SEGURIDAD PARA FINANCIAR LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Tasa de Seguridad AESA (EEE+Internacional) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58
Barcelona-El Prat	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	0,13	0,13	0,13	0,38	0,58	0,58	0,58	0,58

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 52. VARIACIÓN DE LA TASA DE SEGURIDAD PARA FINANCIAR LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación de la tasa de Seguridad AESA (EEE+Internacional)							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%
Barcelona-El Prat	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	0,0%	0,0%	192,3%	52,6%	0,0%	0,0%	0,0%	346,2%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2014.

TABLA 53. EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE TASA DE PASAJEROS EEE (PASAJERO+PMR) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Total tasas al pasajero EEE (pasajero + PMR) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	5,25	7,50	7,50	15,00	16,28	16,42	16,42	16,42
Barcelona-EI Prat	5,25	6,67	6,67	14,00	15,19	15,32	15,32	15,32
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	5,25	6,25	6,25	6,55	7,11	7,17	7,17	7,17
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	5,25	5,42	5,42	5,67	6,15	6,20	6,20	6,20
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	5,25	4,12	4,12	4,22	4,58	4,62	4,62	4,62
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	5,25	2,89	2,89	2,96	3,21	3,23	3,23	3,23

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 54. VARIACIÓN DEL TOTAL DE TASA DE PASAJEROS EEE (PASAJERO+PMR) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación del total de tasas al pasajero EEE (pasajero + PMR)							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	42,9%	0,0%	100,0%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	212,8%
Barcelona-EI Prat	27,0%	0,0%	109,9%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	191,8%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	19,0%	0,0%	4,8%	8,5%	0,8%	0,0%	0,0%	36,6%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	3,2%	0,0%	4,6%	8,5%	0,8%	0,0%	0,0%	18,1%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-21,5%	0,0%	2,4%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	-12,0%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-45,0%	0,0%	2,4%	8,4%	0,6%	0,0%	0,0%	-38,5%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 55. EVOLUCIÓN DEL TOTAL DE TASA DE PASAJEROS INTERNACIONAL (PASAJERO+PMR) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Total tasas al pasajero Internacional (pasajero + PMR) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	7,93	10,98	10,98	21,00	22,79	22,99	22,99	22,99
Barcelona-EI Prat	7,93	9,73	9,73	17,00	18,45	18,61	18,61	18,61
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	7,93	9,15	9,15	9,59	10,41	10,50	10,50	10,50
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	7,93	7,85	7,85	8,23	8,93	9,00	9,00	9,00
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	7,93	5,91	5,91	6,05	6,57	6,62	6,62	6,62
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	7,93	4,06	4,06	4,15	4,51	4,55	4,55	4,55

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 56. VARIACIÓN DEL TOTAL DE TASA DE PASAJEROS INTERNACIONAL (PASAJERO+PMR) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación del total de tasas al pasajero EEE (pasajero + PMR)							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	38,5%	0,0%	91,3%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	189,9%
Barcelona-EI Prat	22,7%	0,0%	74,7%	8,5%	0,9%	0,0%	0,0%	134,7%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	15,4%	0,0%	4,8%	8,6%	0,9%	0,0%	0,0%	32,4%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	-1,0%	0,0%	4,8%	8,5%	0,8%	0,0%	0,0%	13,5%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	-25,5%	0,0%	2,4%	8,6%	0,8%	0,0%	0,0%	-16,5%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	-48,8%	0,0%	2,2%	8,7%	0,9%	0,0%	0,0%	-42,6%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 57. EVOLUCIÓN DE LA TASA TOTAL DE SEGURIDAD (AENA+AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Total tasas de seguridad (AENA + AESA) - € por pasajero							
	Julio 2010	Febrero 2011	Junio 2011	Julio 2012	Octubre 2013	Marzo 2014	Octubre 2014	Marzo 2015
Madrid-Barajas	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36
Barcelona-El Prat	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	1,57	2,21	2,21	3,84	4,33	4,36	4,36	4,36

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

TABLA 58. VARIACIÓN DE LA TASA TOTAL DE SEGURIDAD (AENA+AESA) EN LOS AEROPUERTOS DE AENA 2010-2015

Aeropuerto	Porcentaje de variación del total de tasas de seguridad (AENA + AESA)							
	feb-11 / jul-10	jun-11 / feb-11	jul-12 / jun-11	oct-13 / jul-12	mar-14 / oct-13	oct-14 / mar-14	mar-15 / oct-14	mar-15 / jul-10
Madrid-Barajas	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%
Barcelona-El Prat	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.	40,8%	0,0%	73,8%	12,8%	0,7%	0,0%	0,0%	177,7%

Fuente: Guías de Tarifas de AENA 2010-2015.

Apéndice 9. Datos económicos de los aeropuertos de Aena 2009-2014

A continuación se muestra la evolución del EBITDA, del resultado operativo y del resultado después de impuestos de los aeropuertos de AENA entre los años 2009 y 2014.

FIGURE 130.1. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIRPORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
A CORUÑA	-3,04	-29,85	-34,36
2009	-1,45	-3,97	-3,70
2010	-2,35	-6,20	-5,19
2011	-1,73	-7,08	-6,84
2012	-2,37	-7,16	-7,72
2013	1,51	-3,29	-4,77
2014	3,35	-2,15	-6,14
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	2219,67	610,09	-343,29
2009	178,14	-113,23	-212,76
2010	224,81	-53,17	-134,72
2011	339,01	56,31	-94,98
2012	407,06	143,84	-13,07
2013	503,99	252,56	84,70
2014	566,66	323,78	27,54
ALBACETE	-9,92	-17,03	-15,70
2009	-2,02	-2,79	-2,35
2010	-1,98	-2,77	-2,44
2011	-1,81	-2,85	-2,54
2012	-1,68	-3,17	-2,81
2013	-1,96	-3,46	-2,87
2014	-0,47	-1,99	-2,69
ALGECIRAS/HELIPUERTO	-3,49	-5,46	-4,64
2010	-1,23	-1,46	-1,14
2011	-0,95	-1,38	-1,08
2012	-0,75	-1,16	-0,94
2013	-0,36	-0,78	-0,65
2014	-0,20	-0,68	-0,83
ALICANTE-ELCHE	372,91	175,53	144,02
2009	44,04	32,41	28,94
2010	48,86	35,68	31,96
2011	56,26	14,79	10,02
2012	43,82	0,85	-2,43
2013	83,52	39,58	25,00
2014	96,41	52,22	50,53

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.2. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIPIORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
ALMERIA	-11,51	-43,00	-42,20
2009	-3,21	-6,93	-5,75
2010	-2,38	-7,17	-6,25
2011	-2,75	-8,70	-7,97
2012	-3,49	-9,12	-8,52
2013	-0,26	-5,96	-5,99
2014	0,58	-5,12	-7,72
ASTURIAS	5,34	-18,10	-20,83
2009	0,28	-3,29	-3,35
2010	1,47	-1,90	-2,32
2011	-0,44	-4,70	-4,51
2012	1,16	-2,76	-3,23
2013	0,84	-3,44	-3,64
2014	2,03	-2,01	-3,78
BADAJOS	-6,14	-12,46	-11,84
2009	-1,15	-1,43	-1,27
2010	-1,02	-1,53	-1,40
2011	-2,44	-3,23	-2,73
2012	-1,25	-2,83	-2,52
2013	-0,58	-2,12	-1,93
2014	0,30	-1,32	-1,99
BARCELONA-EL PRAT	1595,59	727,86	439,83
2009	81,56	-39,06	-45,58
2010	91,13	-62,51	-73,88
2011	192,55	37,59	-21,87
2012	296,87	150,51	73,61
2013	423,89	276,51	168,27
2014	509,59	364,82	339,28
BILBAO	126,39	52,31	23,68
2009	15,19	3,47	-0,49
2010	18,77	6,12	2,37
2011	21,30	7,46	1,71
2012	18,12	5,17	0,28
2013	23,38	11,93	5,46
2014	29,63	18,16	14,35
BURGOS	-13,57	-25,03	-28,30
2009	-2,96	-5,08	-4,58
2010	-3,25	-5,40	-5,03
2011	-2,66	-4,86	-4,72
2012	-1,62	-3,28	-6,30
2013	-1,48	-3,13	-2,69
2014	-1,60	-3,28	-4,98
CEUTA	-8,75	-11,40	-10,74
2009	-1,76	-2,28	-1,89
2010	-1,73	-2,19	-1,91
2011	-1,46	-1,92	-1,73
2012	-1,29	-1,70	-1,60
2013	-1,40	-1,78	-1,58
2014	-1,11	-1,53	-2,03
CORDOBA	-14,30	-19,70	-25,83
2009	-2,62	-3,42	-3,31
2010	-2,76	-3,44	-3,70
2011	-2,66	-3,35	-3,87
2012	-1,88	-2,59	-4,83
2013	-2,97	-4,06	-4,14
2014	-1,41	-2,84	-5,98

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.3. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIPIORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
EL HIERRO	-22,73	-28,77	-26,60
2009	-5,35	-6,21	-5,25
2010	-4,44	-5,53	-4,99
2011	-4,68	-5,74	-5,29
2012	-4,09	-5,08	-4,85
2013	-2,01	-3,04	-1,54
2014	-2,16	-3,17	-4,68
FUERTEVENTURA	126,26	38,03	71,14
2009	7,33	-2,70	-2,59
2010	14,34	3,31	1,68
2011	20,22	4,58	1,21
2012	19,43	2,13	-0,95
2013	25,56	8,75	51,13
2014	39,38	21,96	20,66
GIRONA-COSTA BRAVA	77,84	29,93	18,90
2009	21,31	15,58	11,14
2010	20,91	13,91	10,55
2011	6,79	-2,63	-2,56
2012	6,46	-2,02	-2,37
2013	12,09	3,22	1,32
2014	10,28	1,87	0,82
GRAN CANARIA	293,26	195,23	227,58
2009	22,79	8,45	10,46
2010	31,05	14,76	14,92
2011	42,07	25,08	22,33
2012	50,59	33,25	28,12
2013	66,30	49,77	81,42
2014	80,46	63,92	70,33
GRANADA-JAÉN F.G.L.	-11,58	-30,77	-29,06
2009	-1,45	-5,20	-4,63
2010	-1,88	-5,50	-5,18
2011	-2,59	-6,64	-6,07
2012	-3,61	-7,77	-7,86
2013	-2,05	-5,66	-5,32
2014	-0,40	-4,08	-6,10
HUESCA-PIRINEOS	-10,12	-22,94	-25,03
2009	-1,93	-4,22	-4,19
2010	-2,14	-4,43	-4,36
2011	-1,93	-4,28	-4,47
2012	-1,45	-3,38	-3,73
2013	-1,29	-3,21	-3,31
2014	-1,38	-3,42	-4,97
IBIZA	132,97	65,18	58,09
2009	5,95	-2,72	-0,20
2010	11,94	2,09	2,88
2011	15,71	4,26	3,45
2012	22,77	9,70	7,05
2013	32,50	19,39	12,76
2014	44,10	32,46	32,15
JEREZ	-19,88	-50,97	-50,01
2009	-6,12	-9,45	-7,53
2010	-3,99	-8,83	-7,92
2011	-3,74	-9,79	-9,42
2012	-4,68	-10,46	-9,93
2013	-1,21	-6,86	-6,76
2014	-0,14	-5,58	-8,45

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.4. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIPIORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
LA GOMERA	-15,32	-23,39	-20,61
2009	-3,95	-5,34	-4,34
2010	-3,56	-4,96	-4,27
2011	-2,62	-4,17	-3,72
2012	-2,07	-3,32	-3,20
2013	-1,56	-2,79	-1,27
2014	-1,56	-2,81	-3,81
LA PALMA	-30,80	-85,26	-20,86
2009	-7,00	-12,65	-10,13
2010	-6,47	-12,25	-10,70
2011	-7,31	-16,67	-14,67
2012	-5,74	-16,66	-16,10
2013	-1,56	-12,84	48,90
2014	-2,72	-14,19	-18,16
LANZAROTE	129,74	76,71	96,14
2009	10,50	2,66	4,05
2010	13,52	5,72	6,08
2011	17,42	8,66	8,67
2012	14,33	5,10	5,90
2013	31,03	21,53	35,46
2014	42,94	33,04	35,98
LEON	-12,32	-32,56	-35,54
2009	-2,58	-5,50	-5,20
2010	-2,37	-5,51	-5,35
2011	-2,15	-6,19	-6,58
2012	-2,77	-6,16	-6,40
2013	-1,22	-4,60	-4,94
2014	-1,23	-4,60	-7,07
LOGROÑO-AGONCILLO	-24,27	-33,67	-31,81
2009	-3,74	-5,12	-4,44
2010	-4,45	-5,76	-5,08
2011	-4,47	-6,07	-5,31
2012	-4,57	-6,23	-5,71
2013	-4,67	-6,33	-5,50
2014	-2,37	-4,16	-5,77
MADRID-CUATRO VIENTOS	-32,50	-40,52	-39,95
2009	-5,99	-7,50	-6,62
2010	-6,92	-8,08	-7,23
2011	-6,18	-7,42	-6,96
2012	-6,93	-8,27	-7,60
2013	-3,13	-4,49	-4,60
2014	-3,35	-4,76	-6,94
MADRID-TORREJON	-13,91	-32,80	-27,17
2009	-2,73	-2,93	-2,66
2010	-3,36	-3,56	-3,23
2011	-3,69	-6,15	-5,28
2012	-3,64	-17,48	-13,31
2013	-0,49	-2,68	-2,69
2014	-	-	-
MALAGA-COSTA DEL SOL	386,75	28,28	-33,54
2009	38,46	15,59	14,04
2010	35,01	-16,87	-16,51
2011	53,38	-10,74	-20,59
2012	59,35	-8,98	-23,52
2013	86,26	11,28	-4,96
2014	114,29	38,00	18,00

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.5. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIPIORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
MELILLA	-31,28	-49,92	-52,36
2009	-6,18	-9,30	-8,35
2010	-5,76	-8,92	-9,41
2011	-5,52	-9,14	-9,09
2012	-5,91	-9,33	-9,18
2013	-4,33	-7,00	-6,99
2014	-3,58	-6,23	-9,34
MENORCA	18,99	-50,04	-50,54
2009	-4,47	-14,48	-11,70
2010	0,48	-10,46	-9,67
2011	1,38	-10,82	-10,68
2012	2,44	-9,46	-9,65
2013	6,76	-5,27	-6,06
2014	12,40	0,45	-2,78
MURCIA-SAN JAVIER	23,23	-0,63	-6,05
2009	5,33	1,66	0,35
2010	2,74	-1,08	-1,46
2011	2,13	-2,37	-2,56
2012	3,25	-0,55	-1,49
2013	5,16	1,12	-0,19
2014	4,62	0,59	-0,70
PALMA DE MALLORCA	724,17	516,75	431,79
2009	65,83	32,03	24,74
2010	80,31	45,12	32,12
2011	95,08	57,89	44,68
2012	133,32	97,93	73,88
2013	168,31	134,37	97,61
2014	181,32	149,41	158,76
PAMPLONA	-27,66	-44,92	-45,20
2009	-4,60	-5,94	-5,19
2010	-4,46	-6,17	-5,67
2011	-4,98	-8,12	-7,78
2012	-5,74	-9,30	-8,73
2013	-4,03	-7,74	-7,33
2014	-3,85	-7,65	-10,50
REUS	-8,37	-38,45	-41,11
2009	-3,04	-7,24	-6,13
2010	-0,68	-4,67	-4,64
2011	-1,85	-7,07	-7,06
2012	-3,55	-9,09	-8,92
2013	0,23	-5,56	-6,21
2014	0,52	-4,82	-8,15
SABADELL	-26,58	-35,81	-35,91
2009	-5,14	-6,32	-5,49
2010	-4,96	-6,51	-6,01
2011	-4,77	-6,45	-6,23
2012	-5,26	-6,79	-6,45
2013	-3,30	-4,83	-4,77
2014	-3,15	-4,91	-6,96
SALAMANCA	-19,11	-25,92	-24,30
2009	-2,37	-3,18	-2,75
2010	-2,29	-3,09	-2,82
2011	-3,82	-5,13	-4,50
2012	-4,27	-5,60	-4,86
2013	-3,41	-4,68	-4,01
2014	-2,95	-4,24	-5,36

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.6. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIPIORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
SAN SEBASTIAN	-18,95	-28,98	-28,40
2009	-3,66	-4,75	-4,18
2010	-3,38	-5,03	-4,57
2011	-3,50	-5,48	-5,04
2012	-4,10	-5,87	-5,35
2013	-2,09	-3,95	-3,86
2014	-2,22	-3,90	-5,40
SANTANDER	-1,14	-23,89	-28,04
2009	-1,12	-4,19	-3,96
2010	-1,43	-5,04	-4,91
2011	0,18	-4,07	-4,83
2012	-0,55	-4,73	-5,31
2013	1,58	-2,28	-3,18
2014	0,20	-3,58	-5,85
SANTIAGO	12,54	-55,52	-64,08
2009	-1,37	-7,79	-6,92
2010	1,52	-5,67	-5,83
2011	3,95	-5,16	-5,53
2012	-3,92	-19,86	-19,73
2013	6,40	-8,53	-10,65
2014	5,96	-8,51	-15,42
SEVILLA	95,25	34,20	37,32
2009	8,28	-1,54	0,69
2010	11,30	0,43	1,88
2011	17,83	6,50	6,05
2012	13,94	3,67	4,03
2013	19,30	10,33	8,18
2014	24,60	14,81	16,49
SON BONET	-6,66	-9,04	-8,77
2009	-1,55	-2,13	-1,76
2010	-1,49	-1,80	-1,60
2011	-1,25	-1,62	-1,51
2012	-1,61	-1,93	-1,75
2013	-0,21	-0,68	-0,80
2014	-0,55	-0,88	-1,35
TENERIFE NORTE	34,56	-33,57	-5,38
2009	2,77	-6,33	-5,59
2010	4,48	-4,31	-4,63
2011	4,65	-5,72	-6,60
2012	3,32	-9,97	-9,54
2013	8,85	-4,35	26,78
2014	10,49	-2,89	-5,80
TENERIFE SUR	316,51	202,25	236,67
2009	24,90	9,67	13,12
2010	34,47	16,90	17,60
2011	47,38	26,66	24,98
2012	51,49	30,80	27,91
2013	74,34	53,66	79,65
2014	83,93	64,56	73,41
VALENCIA	141,10	48,54	23,07
2009	14,32	2,19	-0,20
2010	20,85	8,18	4,60
2011	24,25	10,49	5,63
2012	17,33	1,67	-0,86
2013	30,40	11,70	4,68
2014	33,95	14,31	9,22

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

FIGURE 130.7. EBITA, OPERATING RESULT AND RESULT AFTER TAXES OF AENA'S AIRPORT 2009-2014.

AIRPORT	EBITDA	OPERATING RESULT	RESULT AFTER TAXES
VALLADOLID	-19,94	-32,53	-31,15
2009	-2,27	-4,32	-3,97
2010	-1,89	-3,90	-3,75
2011	-3,82	-5,99	-5,35
2012	-4,58	-6,68	-5,86
2013	-4,45	-6,58	-5,61
2014	-2,93	-5,06	-6,61
VIGO	-13,81	-52,61	-49,59
2009	-0,92	-6,38	-4,95
2010	-1,87	-6,41	-5,45
2011	-7,74	-13,26	-10,61
2012	-2,97	-10,07	-9,14
2013	0,14	-9,11	-8,59
2014	-0,45	-7,38	-10,85
VITORIA	-51,61	-74,61	-67,64
2009	-9,99	-13,39	-10,88
2010	-9,52	-13,00	-11,12
2011	-8,76	-11,43	-10,24
2012	-16,65	-20,96	-17,27
2013	-5,00	-9,46	-8,63
2014	-1,69	-6,37	-9,50
ZARAGOZA	-8,47	-38,84	-45,55
2009	-2,11	-7,42	-7,96
2010	-1,94	-7,02	-7,37
2011	-2,53	-7,08	-7,76
2012	-1,82	-7,33	-8,00
2013	0,76	-4,16	-5,17
2014	-0,83	-5,83	-9,29

Source: AENA's Annual profit-and-loss statement 2009-2014.

Apéndice 10. Ejemplos de modelos internacionales de gestión aeroportuaria

10.1. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Propiedad

Una de las maneras de clasificar y analizar los diferentes modelos de gestión aeroportuaria es en función de la propiedad, ya sea pública, mixta o privada. Este modelo se ha caracterizado, principalmente, porque el Estado conserva la propiedad pública de los aeropuertos, o al menos mantiene una participación mayoritaria de los aeropuertos más importantes del país. En los aeropuertos regionales suele haber participación de los entes locales en la propiedad, principalmente los gobiernos regionales y/o municipales. Ello implica también una participación en la financiación del aeropuerto por parte de estas administraciones. Debido a la búsqueda de nuevas fuentes de financiación y de una mayor orientación comercial y hacia los clientes, se ha producido, en algunos casos, la entrada de capital privado en la propiedad de los aeropuertos. Según un informe elaborado por ACI⁴ Europa en 2010, sobre la propiedad de los aeropuertos europeos, de un total de 404, el 78% de los mismos eran de propiedad pública, el 13% de propiedad mixta (público-privada) y solamente el 9% eran aeropuertos de propiedad privada (ACI Europe 2010).

10.1.1. Aeropuertos de Propiedad Pública

Los aeropuertos que son de propiedad pública tienen como ventaja el hecho de que los distintos Gobiernos (Estatales, Regionales y/o Municipales) responden y respaldan la actividad y la viabilidad del aeropuerto. Pero que la propiedad sea pública no implica necesariamente que la gestión también lo sea, ya que existen multitud de opciones a elegir entre entidades y empresas públicas para la gestión de las infraestructuras. La principal virtud es su principal problema. Si el Gobierno de turno es económicamente sostenible, las infraestructuras podrían ser mantenidas correctamente y ampliarse en función de la demanda. Sin embargo, cuando el Gobierno no sea capaz de adaptar la capacidad a la demanda el modelo será insostenible. Desde el punto de vista de la gestión, los aeropuertos que son propiedad pública no son gestionados para maximizar los beneficios económicos sino, en teoría, el bienestar social, aunque cuando los intereses dominantes son puramente políticos el devenir de las infraestructuras puede estar en función de intereses partidistas eventuales alejados de la maximización económica o social. En este modelo nos podemos encontrar con aeropuertos propiedad de los Gobiernos Nacionales; o de propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales; de propiedad de los Gobiernos Autonómicos y/o Locales.

⁴ ACI: Airports Council Internacional, Consejo Internacional de Aeropuertos.

10.1.1.1. Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Nacionales

Europa

Este modelo de gestión es bastante frecuente en Europa, ya que se encuentra instaurado en muchos países de la Unión. En Irlanda la DAA (Dublin Airport Authority) gestiona los aeropuertos de Dublín y Cork. En Grecia, la CAA (Civil Aviation Authority) es la entidad del Ministerio de Transportes que se encarga de la gestión de la mayoría de los aeropuertos⁵ del país. Los servicios de Navegación Aérea también son prestados directamente por el Ministerio de Transportes (excepto en el aeropuerto de Atenas). A pesar de los cambios desarrollados en Suecia en los últimos años, los aeropuertos siguen siendo propiedad del Gobierno Sueco. En diciembre de 2009 el parlamento sueco decidió dividir la empresa pública estatal LFV Group separando por un lado la gestión de los aeropuertos y, por otro, la prestación de los servicios de navegación aérea. En abril de 2010 se constituyó Swedavia como empresa estatal con la finalidad de gestionar los aeropuertos suecos, excepto el aeropuerto secundario de Goteborg (Gothenburg City Airport) donde mantiene una participación minoritaria. LFV se ha mantenido como empresa pública dedicada en exclusiva al negocio de la navegación aérea. En Noruega la empresa pública estatal AVINOR es la responsable de gestionar todos los aeropuertos del país. De igual manera, en Finlandia FINAVIA es la encargada de la gestión de los aeropuertos y de la prestación de los servicios de navegación aérea. En Italia los servicios de navegación aérea son realizados por ENAV mientras que los aeropuertos son gestionados por diferentes autoridades aeroportuarias, aunque la propiedad de todos ellos sigue siendo del Estado Italiano.

América

En Norteamérica un claro ejemplo de este tipo de modelo de gestión es el de Canadá. En este país, desde 1992, todos los aeropuertos internacionales, incluidos los aeropuertos de Vancouver, Montreal (Dorval y Mirabel) y Toronto, pertenecen al Estado aunque su gestión, operación y desarrollo es llevada a cabo por autoridades aeroportuarias locales. Esta solución permite desarrollar una red de aeropuertos sin que supongan una carga financiera al Gobierno Canadiense.

En Latinoamérica también hay ejemplos de este modelo de gestión. En Brasil, la empresa pública INFRAERO gestiona los aeropuertos de Brasil y también es la empresa encargada de la prestación de los servicios de navegación aérea.

África

Este modelo de gestión también se encuentra implantado en varios países de África, como por ejemplo Marruecos. En este país hasta 1980, los aeropuertos eran gestionados directamente por el Ministerio de Transportes. Sin embargo, en 1990 se creó ONDA⁶, que es la empresa estatal encargada de la gestión de los aeropuertos y de la prestación de los servicios de navegación aérea.

⁵ El aeropuerto de Atenas, así como los aeropuertos de Salónica, Kavala, Corfú y Zante, Canea, Cefalonia, Aktion,, Kos, Samos, Mitilene, Mikonos, Santorini y Skiathos, aunque son titularidad del Gobierno Griego forman parte del proceso de privatizaciones que se está llevando a cabo como motivo del tercer rescate heleno. La gestión y explotación comercial de todos estos aeropuertos la realiza la empresa alemana Fraport.

⁶ Office National des Aeroports/National Airports Authority.

Asia

En Asia también se encuentran ejemplos de este modelo de gestión. En el caso de India, el AAI⁷ gestiona los 125 aeropuertos más importantes del país, además de ser la entidad responsable de la prestación de los servicios de navegación aérea. Actualmente, la AAI está buscando fórmulas de asociación público-privadas para gestionar 6 aeropuertos con el fin de garantizar un adecuado desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias. Otro ejemplo es Japón, donde el aeropuerto de Narita en Tokio, es propiedad del Estado y es gestionado a través de la empresa pública estatal NIA (Narita International Airport).

10.1.1.2. Aeropuertos de Propiedad combinada entre Gobiernos Nacionales, Autonómicos y/o Locales

Europa

El aeropuerto de Ámsterdam es gestionado por el Grupo Schiphol, cuyos accionistas son el Estado Holandés, con el 70% de las acciones, la ciudad de Ámsterdam (20%), la ciudad de Rotterdam (2%) y Aeropuertos de París (8% restante).

La mayor parte de los aeropuertos de Alemania siguen este modelo. El Aeropuerto de Múnich es propiedad de la empresa pública FMG⁸, siendo los accionistas de esta empresa el estado de Baviera con el 51% de las acciones, el Estado Alemán con el 26% y la ciudad de Múnich con el 23% restante. El aeropuerto de Berlín es gestionado a través de otra empresa pública cuyos accionistas son el estado de Brandemburgo (37% de las acciones), el estado de Berlín (37%) y el Estado Alemán (26%).

La mayoría de los aeropuertos de Croacia siguen este modelo donde el Estado es el principal accionista, mientras que las corporaciones locales y provinciales también forman parte del accionariado.

Asia

En Asia, la empresa pública estatal china SAA (Shanghai Airport Authority) es la encargada de gestionar los dos aeropuertos de la ciudad de Shanghai. Este modelo, similar al que hay en Canadá, se diferencia de este porque a pesar de ser una empresa pública estatal, la empresa SAA es dirigida por el Gobierno Municipal de Shanghai.

⁷ Airports Authority of India.

⁸ Flughafen München GmbH.

10.1.1.3. Aeropuertos Propiedad de los Gobiernos Autonómicos y/o Locales

Europa

En Bélgica el gobierno regional de Valonia posee el 25% del aeropuerto de Lieja (otro 25% pertenece a Aeropuertos de París y el 50% restante a un fondo de inversión) y el 49% del aeropuerto de Charleroi. En la República Checa, excepto el aeropuerto de Praga que es propiedad del Estado, el resto de los aeropuertos checos son propiedad de los gobiernos regionales. En el Reino Unido, el Aeropuerto de Manchester es propiedad de la ciudad de Manchester (con el 55% de las acciones) y de 9 localidades (con un 5% cada una), y el aeropuerto de Derry es propiedad 100% de la ciudad de Derry.

Estados Unidos

Los aeropuertos de Estados Unidos, en general, son propiedad de los estados, los condados y las ciudades. Por ejemplo: los aeropuertos de Nueva York (JFK y La Guardia) son gestionados por la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, agencia pública perteneciente a estos dos Estados; el aeropuerto con mayor número de pasajeros del mundo⁹, el Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport, es propiedad de la ciudad de Atlanta; y los aeropuertos gestionados por la Metropolitan Washington Airports Authority (Ronald Reagan Washington National Airport y Washington Dulles International Airport) son propiedad del Estado de Virginia y del Distrito de Columbia.

10.1.2. Aeropuertos de Propiedad Mixta con Capital Público y Privado

Los aeropuertos de propiedad mixta suelen ser una solución intermedia que se utiliza en muchos Estados cuando el Gobierno no tiene capacidad financiera suficiente para llevar a cabo ampliaciones en sus aeropuertos pero tiene la necesidad de realizar dicha inversión. Este tipo de modelo responde a una fase intermedia en el tránsito desde la titularidad pública hacia la privada. Las ventajas que aporta este modelo se derivan de que para dar entrada al capital privado se constituye una empresa que será la encargada de la gestión. La nueva empresa estará enfocada a ofrecer unos resultados económicos que garanticen la viabilidad de los aeropuertos y puedan asumir los costes de los aumentos de capacidad futuros. En la actualidad, existen diversos aeropuertos en los que la propiedad es mixta, es decir, el capital de los mismos es público y privado en diferentes proporciones. La entrada del capital privado en el accionariado responde principalmente a la necesidad de buscar fuentes alternativas de financiación. Este modelo se aplica en todos los continentes. El principal problema es que los plazos de la privatización completa se alarguen demasiado o que el capital privado no alcance la mayoría del accionariado, es decir, que no pueda tomar sus propias decisiones sin depender de la esfera política. Si ese plazo es demasiado largo, se podría dar el caso de que los socios privados abandonasen su inversión poniendo en peligro la continuidad de las infraestructuras.

⁹ Aci Annual World Airport Traffic Report 2014.

Europa

Los principales aeropuertos de Francia son gestionados por Aeropuertos de Paris (ADP), que se encarga de los grandes aeropuertos de Paris, Charles de Gaulle y Orly, además de tener participaciones en diferentes aeropuertos europeos. Es propiedad del Estado francés con el 50,6% de las acciones mientras que el resto se reparte entre inversores privados. El principal aeropuerto de Alemania, Frankfurt, es gestionado por la empresa Fraport AG, cuyo capital está repartido entre el Estado de Hesse (31,4%), la ciudad de Frankfurt (20%), la compañía aérea Lufthansa (8,5%), y el resto entre distintos inversores privados. En Austria, el Aeropuerto de Viena es propiedad de la Provincia de la Baja Austria (20%), la Ciudad de Viena (20%), de la fundación de empleados de la compañía (10%) y el 50% restante está en manos de inversores privados. En Bélgica, el aeropuerto de Bruselas es propiedad del Estado belga (25%) y de la empresa Macquarie Group (75%). En España AENA Aeropuertos es la empresa pública que los gestiona.

A pesar de la coyuntura económica de Europa, el proceso de transformación y evolución en los modelos de gestión aeroportuaria desde lo público a lo privado ha mantenido su curso aunque a menor ritmo. Otro ejemplo europeo de este modelo es Portugal. A finales de la década de 1980 se crea (ANA) Aeropuertos y Navegación Aérea, empresa pública portuguesa que se encarga de la gestión de los aeropuertos y de la navegación aérea. Sin embargo, para la construcción del nuevo aeropuerto de Lisboa se piensa en una fórmula de asociación público privada que se articulará con la privatización de la propia ANA. Antes de la privatización, se realizó la separación entre la gestión de los aeropuertos y la prestación de los servicios de navegación aérea, quedándose ANA únicamente con la gestión de los aeropuertos de Portugal, mientras que la Navegación Aérea se integra en una empresa pública portuguesa. El proceso de privatización de ANA finalizó en 2013 con la entrada de VINCI Concessions en el accionariado de ANA y la firma del Contrato de Concesión entre ANA y el Estado Portugués. VINCI posee el 95% de las acciones mientras que el 5% restante se mantiene en manos del gobierno portugués.

En Grecia, el aeropuerto de Atenas se gestiona a través de la sociedad AIA (Athens International Airport S.A). AIA es una fórmula de asociación público privada llevada a cabo a través de la firma de un contrato de concesión con una duración de 30 años. El 55% de las acciones están en manos del gobierno heleno mientras que el 45% restante está en manos de inversores privados. En Dinamarca, el aeropuerto de Copenhague es propiedad del Estado de Dinamarca (39,2%) y de diversos inversores privados, incluidos los trabajadores de la sociedad, entre los que destaca la fuerte presencia de Macquarie Airports Group con un 57,7%. En Turquía, la empresa TAV gestiona los principales aeropuertos del país. El principal accionista de TAV es Aeropuertos de Paris (38%), el gobierno turco tiene una presencia pequeña dentro de un accionariado donde la mayoría son inversores privados.

En Suecia el aeropuerto Gothenburg City es el único gestionado bajo este modelo, porque la propiedad es compartida entre inversores privados por un lado, e inversores públicos locales y estatales por otro, ya que los dueños de este aeropuerto son AB Volvo, la Ciudad de Gotemburgo y Swedavia (empresa estatal sueca que gestiona el resto de aeropuertos del país).

África

Sudáfrica es un claro ejemplo de este tipo de modelo de gestión. En 1993 se fundó ACSA (Airports Company South Africa Limited), empresa pública del gobierno sudafricano que integra la gestión de los principales aeropuertos del país, incluyendo los aeropuertos de O.R. Tambo, Cape Town y King Shaka. En un primer momento ACSA era 100% propiedad del gobierno sudafricano, sin embargo se privatizó parcialmente en 1998. En la actualidad, el gobierno sudafricano posee la mayoría de las acciones aunque se mantiene la presencia de inversores privados.

Latinoamérica

La empresa Aeropuertos Argentina S.A. gestiona a través de un contrato de concesión los 33 principales aeropuertos de Argentina. Esta empresa es de capital privado aunque el Estado Argentino mantiene el 15% de las acciones de la empresa.

Asia

La empresa tailandesa OAT (Airports of Thailand) gestiona los aeropuertos de este país. El Estado tailandés posee el 70% de las acciones mientras que el 30% restante está en manos de inversores privados. En Malasia, por su parte, es la empresa Malaysia Airports la que se encarga de la gestión aeroportuaria. La participación del Estado malayo se reduce a una mínima participación de las acciones para mantener su presencia.

10.1.3. Aeropuertos de Propiedad Privada

En muchos aeropuertos, el capital privado ya ha alcanzado, en una o varias fases, la mayoría del accionariado, aunque puedan existir mayores o menores limitaciones o controles por parte de las autoridades de cada país. La privatización puede realizarse mediante salida a Bolsa (total o parcial), venta en subasta o ya desde el inicio de su construcción por inversores privados. La principal ventaja que se deriva de este modelo de gestión es la eficiencia y eficacia en la operativa de las infraestructuras, así como la búsqueda de la maximización de los ingresos. Este enfoque hacia los resultados convierte la actividad aeroportuaria en una actividad rentable que permite la reinversión de los beneficios en nuevas infraestructuras que garanticen capacidad futura ante los incrementos de demanda. El principal inconveniente reside en un control extremo de los precios de los servicios aeroportuarios que conduzca a una reducción de ingresos que a su vez pueda llegar a comprometer la sostenibilidad de las infraestructuras a medio plazo.

Europa

El Reino Unido es el país con mayor presencia de aeropuertos privados. La Autoridad Británica Aeroportuaria (BAA), propietaria de 6 aeropuertos en el Reino Unido (entre ellos London-Heathrow y London-Stansted), es propiedad del grupo Ferrovial que controla el 62% de las acciones, estando el resto en manos de inversores privados. Otros aeropuertos privados en el Reino Unido son London-Gatwick, el aeropuerto de Bristol o el aeropuerto de London City. En Alemania, el aeropuerto de Schewerin-Parcjim es propiedad 100% de la compañía china LinkGlobal Group y el aeropuerto de Lahr también está en manos de inversores

privados. En Francia, los aeropuertos de Grenoble, Chambéry, Nimes y Quimper son propiedad de inversores privados. En Irlanda, el aeropuerto de Knock es propiedad de un consorcio privado. En Holanda, el aeropuerto de Maastricht es privado.

Latinoamérica

En México, la empresa GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico) tiene un 85% de sus acciones en circulación entre el mercado nacional e internacional; el restante 15% pertenece a un socio estratégico, AMP (Aeropuertos Mexicanos del Pacífico) en el que se integran las compañías españolas Abertis y AENA. La empresa privada ASUR (Aeropuertos del Sureste) gestiona a través de un contrato de concesión 9 aeropuertos en la región sureste de México.

Oceanía

En Australia, a través de “*the Airports Act 1996*” se reguló el proceso de privatización de los aeropuertos del país. Esta ley estableció una serie de límites con el fin de asegurar que la propiedad de los aeropuertos se mantuviese en manos australianas (los extranjeros no pueden poseer más del 49% de las acciones), permitir que las compañías aéreas entrasen en el accionariado de los aeropuertos (como máximo hasta el 5% de las acciones) y asegurar la diversidad de propietarios de los aeropuertos¹⁰. El aeropuerto de Sidney está gestionado por una empresa cuyo principal accionista es Macquire Airports, mientras que el aeropuerto de Melbourne es gestionado por Australia Pacific Airports Corporation Limited, cuyos principales accionistas son fondos de pensiones y de inversión.

10.2. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Gestión

Esta clasificación hace referencia al tipo de organización que gestiona los aeropuertos. En los últimos años se ha impuesto la búsqueda de estructuras más flexibles y dinámicas que se adapten mejor a las necesidades del transporte aéreo, introduciéndose nuevas formas de gestión orientadas hacia la eficiencia en la operación y el beneficio empresarial. Es típico conceder a una empresa independiente, pública, mixta o privada, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias en régimen de concesión. Una fórmula común es la concesión del aeropuerto y todas sus infraestructuras a un único operador, reservándose el Estado la prestación de los servicios de navegación aérea dentro y fuera del aeropuerto. La tendencia general es introducir progresivamente capital privado en la gestión de los aeropuertos, aunque se intenta mantener la propiedad pública de los mismos, siendo la principal causa de la privatización la búsqueda de nuevas fuentes de financiación.

10.2.1. Gestión directa por la Propiedad

Cuando la gestión de los aeropuertos es llevada directamente por la propiedad de los mismos suele suceder que dichos propietarios tienen una capacidad de gestión y cultura aeroportuaria lo suficientemente amplia para poder

¹⁰ La propiedad cruzada de aeropuertos no debe de superar el 15%. Es decir, que la empresa A es dueña del aeropuerto 1, la empresa A no puede tener más del 15% del aeropuerto 2.

explotar los aeropuertos en solitario sin necesitar ayuda externa. Este tipo de modelo solamente se puede llevar a cabo por grandes multinacionales dedicadas a la explotación de infraestructuras o por los propios Estados que son dueños de sus aeropuertos. La principal ventaja de unir propiedad y gestión es que puede favorecer un mayor rendimiento económico, cuando el conocimiento y capacidades del gestor lo permiten. El principal problema, cuando la propiedad es del Estado y la gestión se realiza directamente por el mismo, es que, a menudo, nos encontramos con aeropuertos explotados de manera funcional donde la eficiencia y la rentabilidad están muy por debajo de los niveles potenciales que se podrían alcanzar.

10.2.1.1. Aeropuertos gestionados por el Estado directamente o a través de empresas públicas

En Europa hay numerosos casos, como por ejemplo en España (AENA), en Grecia (HCAA), en Irlanda (Dublín Airport Authority), en Noruega (Avinor), en Suecia (Swedavia) y en Finlandia (FINAVIA).

En Asia, los aeropuertos ubicados en India y Tailandia, por ejemplo, siguen este modelo de gestión.

En Norteamérica, en EE.UU. el mayor aeropuerto por número de pasajeros, Atlanta, está gestionado por el *Department of Aviation* de la ciudad de Atlanta. En Canadá, por ejemplo, las Autoridades Aeroportuarias de Montreal y Vancouver se encargan de gestionar sus respectivos aeropuertos.

En Latinoamérica, los aeropuertos de Colombia, que no se gestionan a través de concesiones, son administrados directamente por el Estado Colombiano. En Brasil, INFRAERO gestiona todos los aeropuertos del país.

En África este modelo aparece en Sudáfrica (ACSA) y en Marruecos (ONDA), por ejemplo.

10.2.1.2. Aeropuertos gestionados por Empresas mixtas del Estado, entidades regionales o locales y privadas

Este tipo de gestión es la que predomina fundamentalmente en Europa y es el modelo hacia el que tienden en la actualidad los aeropuertos del viejo continente. En España AENA Aeropuertos es la empresa pública que los gestiona. Aeropuertos de París (ADP), por ejemplo, es una empresa mixta, propiedad del Estado francés, de sus empleados y de inversores privados. El Aeropuerto de Ámsterdam es propiedad del holding público "Schiphol Group", participado por el Estado holandés, la ciudad de Ámsterdam y la ciudad de Rotterdam. Otro ejemplo, es el Aeropuerto Internacional de Viena, cuyos propietarios son la Provincia de la Baja Austria, la Ciudad de Viena, un fondo de los empleados de la compañía e inversores privados de bolsa. La mayoría de los aeropuertos de Italia siguen este modelo de gestión. En Alemania, ocurre en el aeropuerto de Berlín o en el de Múnich, por ejemplo. En Croacia, casi todos los aeropuertos de este país siguen este modelo.

10.2.1.3. Aeropuertos gestionados directamente por la propiedad privada

Con frecuencia, el origen de los aeropuertos privados es público. La privatización suele producirse mediante la salida total o parcial a bolsa, venta por subasta, colocación del conjunto de acciones, etc. aunque algunos aeropuertos han sido directamente construidos y posteriormente gestionados por la iniciativa privada. En Europa, es el caso de varios aeropuertos del Reino Unido, como los de BAA¹¹, el aeropuerto de Bristol o el de London-Gatwick, entre otros. En Latinoamérica esto sucede en el aeropuerto del Cibao en República Dominicana. En Asia, Australia es el país que lidera la gestión privada de aeropuertos, por ejemplo, el aeropuerto de Sidney o el de Melbourne.

10.2.2. Gestión mediante Concesiones

Este modelo se suele dar en los Estados donde hay limitaciones desde el punto de vista de la capacidad de gestión y del conocimiento de la industria aeroportuaria. En ese sentido resulta mucho más eficiente contratar a una empresa especializada para que lleve a cabo la explotación comercial del aeropuerto, así como su gestión diaria, que tener que crear dentro de la estructura pública un nuevo organismo sin experiencia en el sector y sin formación en el mismo. De esta manera se garantiza una gestión profesional sin coste para los Estados.

10.2.2.1. Aeropuertos gestionados por instituciones públicas en régimen de concesión

Norteamérica

La mayoría de los aeropuertos de Canadá siguen este modelo. Vancouver International Airport Authority es una entidad pública que gestiona el aeropuerto de Vancouver por concesión a largo plazo del Gobierno de Canadá. En general, los aeropuertos canadienses son gestionados por consorcios sin ánimo de lucro (Canadian Airport Authorities) donde están representados el gobierno federal, el regional, el municipal, así como numerosos grupos locales (cámara de comercio, asociaciones profesionales, etc.). En Estados Unidos, los aeropuertos neoyorkinos de JFK y La Guardia son gestionados por la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey; el aeropuerto de Atlanta o los aeropuertos de Washington son otros ejemplos de aeropuertos gestionados de este modo.

Europa

Italia es uno de los países donde se aplica este modelo. La compañía SEA (Aeroporti di Milano), propiedad de la ciudad de Milán (84,56%), el gobierno provincial (14,56%) y en una pequeñísima parte de propiedad privada (0,08%), gestiona los aeropuertos de Malpensa y Linate en régimen de concesión hasta el año 2022. En Francia, la gestión de los aeropuertos (excepto Aeropuertos de París) está generalmente cedida mediante concesiones a las Cámaras de Comercio locales. Recientemente esta situación está cambiando, proponiéndose la creación

¹¹ La BAA construyó y financió la construcción de la nueva Terminal 5 de London-Heathrow.

de sociedades aeroportuarias. Los primeros en emprender este camino son los grandes aeropuertos regionales, entre ellos los aeropuertos de Lyon (Saint Exupery y Bron), con una concesión hasta el año 2047 a una sociedad aeroportuaria constituida por un 60% del Estado, un 15% de las autoridades locales, y un 25% de la Cámara de Comercio.

10.2.2.2. Aeropuertos gestionados por sociedades mercantiles mixtas en régimen de concesión

La concesión puede abarcar la gestión íntegral del aeropuerto o limitarse a ciertas actividades y servicios. El Estado puede reservarse un porcentaje de las acciones. En Europa, es en Italia donde encontramos este tipo de modelo. La Sociedad Aeropuertos de Roma (AdR) gestiona, mediante concesión hasta el año 2027, los dos 2 aeropuertos de la ciudad: Fiumicino y Ciampino (con una participación del 3% de las autoridades locales, 95,76% Gemina SpA y un 1,24% repartido entre otros inversores), que posee la concesión hasta el año 2027. El aeropuerto de Genova es gestionado por una sociedad participada por la autoridad portuaria (60%), cámara de comercio (15%) y Aeropoti di Roma (15%). Podemos encontrar también este modelo en Grecia, en el nuevo aeropuerto de Spata en Atenas, con una concesión a 25 años, en la que el Estado griego mantiene el 55% y el principal socio privado es la constructora alemana Hochtief Airport GmbH con un 40%. En Bélgica, el aeropuerto de Bruselas, en el que el sector público se ha reservado el 25%, mientras el otro 75% está en manos de Macquarie Airports Group, también se gestiona en régimen de concesión. En Portugal, la empresa ANA tiene un contrato de concesión para explotar los aeropuertos portugueses.

10.2.2.3. Gestión de la concesión por sociedades privadas

Europa

El aeropuerto de London-Luton en el Reino Unido, de propiedad 100% pública, es gestionado en régimen de concesión gracias al acuerdo de asociación entre los sectores público y privado firmado en agosto de 1998. London Luton Airport pertenece al Ayuntamiento de Luton, pero quien se encarga de su gestión y desarrollo durante un periodo de 30 años es un consorcio privado: London Luton Airport Operations Ltd. En la actualidad, AENA Aeropuertos SA posee el 51% de la sociedad titular de la concesión de dicho aeropuerto.

En Alemania, el futuro aeropuerto de la ciudad de Berlín (Berlin Bradenburg International – BBI), que se ubicará en los terrenos actualmente ocupados por el aeropuerto de Schönefeld, es propiedad del Estado Alemán (26%), del estado de Brandemburgo (37%) y del estado de Berlín (37%). Los propietarios han cedido la gestión del nuevo aeropuerto durante 50 años a una sociedad concesionaria, formada por Hochtief, Fraport y Flughafen Wien, responsable de su construcción y gestión.

En España, el aeropuerto de Castellón, promovido por la Diputación Provincial, es gestionado a través de una concesión por la empresa canadiense SNC-Lavalin. El aeropuerto de Murcia – Corvera, promovido por la Región de Murcia

pero que aún no ha entrado en servicio, es otro ejemplo de este modelo de gestión aplicado en España.

Latinoamérica

Existen muchos ejemplos de este modelo en toda la región, como es el caso de Méjico (ASUR, AICM, OMA GAP), Argentina (Aeropuertos Argentina 2000 S.A.), Chile, Uruguay, Perú, Ecuador, Bolivia, Colombia, etc. Generalmente, la sociedad responsable de la concesión cuenta con inversores locales y también con la participación de grupos aeroportuarios internacionales. Otro ejemplo es Bolivia, donde el Gobierno ha encargado la gestión de sus tres aeropuertos principales (La Paz, Santa Cruz y Cochabamba) a la empresa Airport Group International (AGI), en régimen de concesión por 25 años. El canon de concesión acordado asciende al 20,8% de los ingresos brutos.

10.2.3. Contratos de Gestión

Este modelo de gestión es muy flexible y está extendido principalmente en países donde no existen empresas con experiencia en la gestión de aeropuertos. Son los denominados contratos de gestión en los que la propiedad es pública mientras que la gestión está en manos de una empresa – pública o privada - que paga una cuota anual en función del resultado del aeropuerto. Esta fórmula permite, en base a un contrato de prestación de servicios, explotar integralmente un aeropuerto o bien encargar la explotación de una determinada terminal a una empresa. Esta capacidad de dividir la gestión, permite alcanzar altos niveles de especialización y de flexibilización en la prestación de ciertos servicios, manteniendo la propiedad de las infraestructuras.

La principal diferencia entre un contrato de gestión y la gestión por concesión, es que un contrato de gestión es de menor duración y se puede centrar en servicios concretos del aeropuerto mientras que una concesión es a muy largo plazo y se centra en la prestación integral de servicios aeroportuarios, incluyendo una serie de inversiones en mantenimiento y actualización de la infraestructura aeroportuaria.

África

Este modelo se puede encontrar en Camerún y en Madagascar, donde los aeropuertos de ambos países son gestionados por Aeropuertos de París (ADP). En Egipto, el aeropuerto del Cairo es gestionado por Fraport, a través de un contrato firmado en el año 2004.

Norteamérica

En Estados Unidos la BAA tiene firmado un contrato de gestión para la explotación del retail de los aeropuertos de Baltimore-Washington y Pittsburgh. AENA tiene firmados distintos contratos de gestión en EE.UU. para operar en los aeropuertos de Atlanta, Burkban y Macon. También pueden existir contratos parciales de gestión, como por ejemplo Aer Rianta International (ARI) para la actividad comercial en Rusia, Chipre, Kuwait, Canadá, etc.

10.3. Modelos de Gestión Aeroportuaria según la Configuración

Otra forma de clasificar los aeropuertos es a través de su configuración operativa, es decir, en función de si hay varios aeropuertos agrupados (o no) y en función de la relación entre la gestión de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Desde el punto de vista de la agrupación se puede analizar si el aeropuerto está integrado en una sociedad que posee más aeropuertos que se encuentran localizados en el mismo país, formado un grupo aeroportuario; o si por el contrario la sociedad que tiene la propiedad del aeropuerto también posee otros aeropuertos en otros países, sin formar un grupo aeroportuario aunque si empresarial; o si el propietario sólo posee ese aeropuerto; o existen algún tipo de alianzas entre aeropuertos con diferentes propietarios. Y desde el punto de vista de la gestión se puede analizar si la gestión de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea se realiza de manera conjunta o separada.

10.3.1. Por su agrupación

Esta clasificación analiza si los aeropuertos son gestionados como un sistema integrado, en red o en grupo, o si, por el contrario, se gestionan como elementos aislados. También se analiza su relación con las organizaciones de navegación aérea. También han aparecido grandes grupos empresariales dedicados a la gestión de infraestructuras aeroportuarias que agrupan bajo una “marca” aeropuertos ubicados en diferentes partes del mundo. La principal ventaja que aporta la gestión en red es el mantenimiento de aeropuertos no rentables a costa de aeropuertos rentables, este modelo posibilita mantener un número amplio de infraestructuras con poco tráfico gracias a los resultados positivos de aeropuertos más rentables. No obstante, los criterios de gestión aplicados son los mismos tanto para los aeropuertos grandes como para los pequeños, por lo que es difícil alcanzar altos niveles de eficacia ya que los aeropuertos no pueden adaptarse plenamente a sus circunstancias.

Sin embargo, los aeropuertos gestionados individualmente pueden adaptarse completamente a las necesidades de su entorno y desarrollar políticas de gestión acorde a sus usuarios y clientes favoreciendo una especialización que redunde en una mayor eficiencia económica, lo que a su vez potencia la rentabilidad de la infraestructura y genera mayor valor al propietario de la misma. Por otro lado, si el aeropuerto no es lo suficientemente grande puede tener problemas a la hora de conseguir financiación, en caso de necesitar acometer grandes procesos de ampliación de capacidad, aunque este problema se minimiza si los aumentos de capacidad se llevan a cabo de manera gradual.

10.3.1.1. Gestión de red aeroportuaria

Existe gestión de red cuando el operador aeroportuario explota de manera conjunta un grupo de aeropuertos o red de aeropuertos dentro del mismo entorno geográfico, generalmente de los Estados a los que pertenece el operador, indistintamente de que dicho operador sea de propiedad pública, mixta o privada. Este modelo está muy extendido en Europa, como por ejemplo AENA (España), AVINOR (Noruega), SWEDAVIA (Suecia), FINAVIA (Finlandia), ANA (Portugal), Hellenic Civil Aviation Authority (Grecia), Israel Airport Authority (Israel) y Polish

Airport State Enterprise (Polonia). En Latinoamérica, Aeropuertos Argentina 2000 (Argentina), Grupos Aeroportuarios del Pacífico (México) e INFRAERO (Brasil). En África, ONDA (Marruecos) y ACSA (Sudáfrica). En Asia, Airports Authority of India (India), Airports of Thailand (Tailandia) y Malaysia Airports (Malaysia).

10.3.1.2. Operador multi aeroportuario

Existen organizaciones que explotan grupos de aeropuertos directamente, formando un consorcio o tomando una participación. Aunque de esta forma no se consigue explotar todas las sinergias de una red si se optimiza el sistema aeroportuario mejorando su eficiencia o aprovechamiento del *know-how* en su gestión. Suelen ser empresas que gestionan varios aeropuertos cuya ubicación geográfica no está concentrada en un solo Estado. En Europa, estarían Dublín Airport Authority (Irlanda), Fraport (Alemania), BAA (Reino Unido), Aeropuertos de París (Francia), TAV (Turquía), Aeroporti di Roma (Italia), Aeroporti Milano (Italia) y Schiphol Group (Holanda). En Norteamérica, Vancouver Airport Authority y Montreal Airport Authority (Canadá). En Asia, Shanghai Airport Authority (China) y Macquire Airport (Australia).

10.3.1.3. Aeropuertos aislados

Este modelo es poco frecuente en Europa aunque los aeropuertos de Zúrich (Suiza), Liverpool (Reino Unido) y Bruselas (Bélgica) serían algunos ejemplos. En Norteamérica, especialmente en Estados Unidos, es el modelo predominante ya que la mayoría de los aeropuertos son gestionados de manera aislada y separada. En Asia, el aeropuerto de Narita (Japón) es otro ejemplo de gestión individual. En Australia, los aeropuertos se gestionan individualmente, aunque muchos de ellos tienen accionistas comunes.

10.3.1.4. Alianzas

Como consecuencia de la globalización de la economía mundial, buscando las sinergias de las redes (económicas, comerciales, etc.), se están planteando alianzas a nivel global entre operadores aeroportuarios. Es el mismo caso que ocurre de manera muy exitosa en el sector de compañías aéreas. Un ejemplo de este tipo de la alianza es "Pantares", firmada entre el aeropuerto de Frankfurt y el de Ámsterdam. En la actualidad no abundan muchas alianzas entre gestores aeroportuarios y, en el mejor de los casos, se ha llegado al cruce de participaciones como entre Aeropuertos de París y el Grupo Schiphol, como consecuencia de la fusión de las compañías aéreas Air France y KLM.

10.3.2. Por la relación Aeropuertos / Navegación Aérea

Otra forma de clasificación de los aeropuertos se basa en diferenciar si la gestión está o no en relación con la prestación de los servicios de navegación aérea. En función del grado de evolución en la gestión del sector aeronáutico podemos diferenciar entre Estados donde existen operadores que integran la prestación de servicios aeroportuarios y de navegación aérea dentro de la misma organización, donde los niveles de competencia y de eficiencia están limitados, y Estados donde por un lado existe un sector aeroportuario y, por otro, se ha desarrollado un sector de navegación aérea, favoreciendo una mayor competencia y eficiencia en ambos sistemas. A mayor nivel de desagregación, mejores niveles de competencia y

eficiencia, ya que se dan las bases para que haya un mercado aeroportuario y un mercado de navegación aérea. A su vez, los servicios de navegación aérea son susceptibles de separarse entre servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación. Gracias a esta segmentación se pueden conseguir economías de escala, generadas por la especialización de los diferentes prestadores de servicios, muy difíciles de alcanzar cuando se integra todo en una sola organización generalista.

10.3.2.1. Gestión conjunta

Algunos países, como Noruega (AVINOR) y Finlandia (FINAVIA) mantienen organizaciones que gestionan conjuntamente los servicios de navegación aérea y aeropuertos, en general a través de empresas públicas. La tendencia actual, seguida por muchos países en la última década, es separar la prestación de ambos servicios en empresas diferenciadas y gestionadas por separado. Por ejemplo, Portugal y Suecia han llevado a cabo dicha separación en los últimos años. Portugal, con el fin de privatizar el sector aeroportuario, y Suecia, con el fin de mejorar y optimizar la prestación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

10.3.2.2. Gestión separada

Lo habitual, con independencia del modelo de propiedad y de gestión, es la separación de los servicios de Aeropuertos y de Navegación Aérea. Por ejemplo, NATS¹², en el Reino Unido, es la empresa responsable de la prestación de los servicios de Navegación Aérea. Esta empresa es una empresa mixta público-privada (Public Private Partnership (PPP)) formada por un consorcio de siete líneas aéreas (Airline Group 42%), la BAA (4%), el personal de la NATS (5%) y el gobierno del Reino Unido (49%).

¹² National Air Traffic Services.