

Cintia Uroz Silvestre

**EL IMPACTO DE LOS AEROPUERTOS SECUNDARIOS SOBRE EL TURISMO EN
EL ARCO MEDITERRÁNEO:**

LOS CASOS DE GIRONA, REUS Y SAN JAVIER.

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Dirigido por el Sr. Ricardo Flores Fillol

Grado en Turismo



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Vila-seca

2016

ÍNDICE

1. INTRODUCCION.....	3
2. TIPOS DE AEROPUERTOS Y DE AEROLÍNEAS	
2.1 TIPOS DE AEROPUERTOS SEGÚN SU PROPIEDAD.....	5
2.1.1 Aeropuertos de AENA.....	5
2.1.2 Aeropuertos no operados por AENA.....	10
2.1.3 Competencia entre ambos.....	13
2.2 TIPO DE AEROLINEAS SEGÚN SU MODELO DE NEGOCIO.....	16
2.2.1 Compañías de red (Full Service Airline).....	17
2.2.2 Compañías de bajo coste (Low Cost Carrier – LCC).....	19
2.2.3 Aerolíneas chárter.....	22
3. IMPACTO DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE SOBRE EL	
SECTOR TURÍSTICO.....	24
3.1 MODELO “LOW COST” EN AEROPUERTOS REGIONALES TURÍSTICOS.....	25
3.2 RENACIMIENTO DE CIUDADES INTERMEDIAS.....	26
3.2.1 Aeropuerto de San Javier- Murcia.....	27
3.2.2 Aeropuerto de Reus - Costa Dorada.....	34
3.2.3 Aeropuerto Girona-Costa Brava.....	43
3.2.4 Relación Aeropuerto-Turismo.....	48
4. ANÁLISIS DE INVERSIONES Y SUBVENCIONES RECIBIDAS EN	
AEROPUERTOS TURÍSTICOS DEL ARCO DEL MEDITERRÁNEO.....	56
5. CONCLUSIONES.....	62
6. BIBLIOGRAFÍA.....	65

1. INTRODUCCIÓN

En España, el sector turístico representa una parte muy importante de la economía del país, así en 2014 el 11% del PIB español fue generado por el turismo, 65 millones de turistas extranjeros (7.1% más que en 2013) llegaron, lo que representó un impacto económico de 49 millones de euros, un 3.9% más respecto al año anterior.

Este proyecto estudia el análisis turístico de tres regiones importantes para el turismo español ubicadas en la costa mediterránea, cuya expansión se ha visto generada a partir de un aeropuerto secundario ubicado en la zona que ha permitido el desarrollo turístico y económico de dichas regiones.

Viendo cómo afecta el sector turístico a la economía española, en especial las regiones de sol y playa, se pretende conocer el impacto que han tenido los aeropuertos de Girona, Reus y San Javier en las diferentes marcas turísticas (Costa Cálida, Costa Brava y Costa Dorada), así como las inversiones y subvenciones asociadas a estos aeropuertos.

En el trabajo, estudiamos la evolución del tráfico de pasajeros entre el año 2004 y 2014, analizando el papel de la aerolínea predominante (que en los tres casos es Ryanair). Se observa el efecto que ha tenido la crisis económica desde 2008 y como ha afectado al volumen de pasajeros y al número de pernoctaciones en estas regiones. También analizamos en qué medida ha influido al aeropuerto de Girona y Reus el desvío de rutas al aeropuerto del Prat por parte de Ryanair.

Este estudio se complementa con un análisis individualizado de cada una de las tres regiones consideradas con el objetivo de analizar el tipo de turismo que reciben, así como el gasto medio y la estancia media, número de pernoctaciones y la oferta de establecimientos hoteleros. El resultado es la recopilación de los datos más importantes, a partir de los cuales realizamos un análisis comparativo de estos tres aeropuertos y sus aéreas turísticas.

Finalmente, se lleva a cabo una investigación en cuanto a las inversiones y subvenciones que reciben los aeropuertos y sus aerolíneas y de qué manera las aerolíneas de bajo coste se ven beneficiadas frente a las aerolíneas de red (tradicionales).

Los resultados principales de este trabajo han sido el impacto que tienen estas regiones turísticas u la importancia de su aeropuerto de referencia y observar el comportamiento de Ryanair, aerolínea predominante, y como afecta a estos tres aeropuertos.

Para elaborar este trabajo, ha sido necesario realizar una revisión de la literatura de diferentes publicaciones (cabe destacar los informes de la Comisión Nacional de Mercados y

Competencia) además de analizar datos estadísticos proporcionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Instituto Nacional de Estadística (INE), Instituto de Estadísticas de Cataluña (IDESCAT) y Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM).

La estructura de este trabajo es la siguiente. En la Sección 2 se estudian los tipos de aeropuerto según su propiedad y los tipos de aerolíneas según su modelo de negocio. En la Sección 3 se analiza el impacto de los aeropuertos de Girona, Reus y San Javier en el turismo de la Costa Brava, la Costa Dorada y la Costa Cálida. En la Sección 4 se examina el efecto de las inversiones y subvenciones en estos aeropuertos. Finalmente, la Sección 5 ofrece algunas conclusiones.

2. TIPOS DE AEROPUERTOS Y DE AEROLÍNEAS

2.2 TIPOS DE AEROPUERTOS SEGÚN SU PROPIEDAD

2.1.1 Aeropuertos de AENA

La red aeroportuaria española gestionada por AENA está integrada por 46 aeropuertos y 2 helipuertos. Podemos diferenciar 7 categorías de aeropuertos en función de criterios relativos a la tipología del tráfico y la estacionalidad de estos aeropuertos: aeropuertos principales, aeropuertos secundarios estacionales de primer y segundo nivel según su tráfico, otros secundarios de primer, segundo y tercer nivel según su tráfico y el grupo canarias. Los datos utilizados para definir las distintas categorías de aeropuertos se han obtenido a través de la web de AENA.

En primer lugar, encontramos dos aeropuertos internacionales cuya característica principal es un tráfico superior a 25 millones de pasajeros. Estos dos aeropuertos son Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, los cuales aparecen en el ranking de los 10 aeropuertos europeos con mayor tráfico de pasajeros.

Ambos aeropuertos son caracterizados por el predominio de aerolíneas de red integradas en alianzas, pese a la gran expansión en los últimos años de las compañías de bajo coste, y por un peso similar en cuanto al tráfico nacional e internacional. Además de la importancia que tiene el Aeropuerto de Barcelona- Prat para el tráfico chárter, pues a partir de 2001 se desviaron a Barcelona muchas operaciones chárter que se realizaban en los aeropuertos de Girona y Reus.

Aunque integrados en el primer grupo por sus similitudes cabe destacar una diferencia crucial pues el peso de tráfico extracomunitario sobre el total de pasajeros, Madrid destaca con un 30%, mientras que en Barcelona es de solamente el 16%. Además, Madrid tiene un papel muy importante en cuanto al tráfico extracomunitario con destinos a América, especialmente Latinoamérica, mientras que en el de Barcelona encontramos destinos de menor recorrido como al Norte de África, Rusia o Turquía.

Podríamos decir que el aeropuerto de Barcelona juega un papel de alimentador conocido como *feeder* de las grandes aerolíneas europeas de red, mientras que el aeropuerto de Madrid juega en función de *hub*, especialmente en destinos a Latinoamérica.

En segundo lugar, encontramos aeropuertos secundarios estacionales de primer y segundo nivel. Los de primer nivel, con volúmenes de tráfico por encima de los 2 millones de pasajeros, se caracterizan básicamente por aeropuertos de costa cuyo turismo es principalmente de sol

y playa. Son aeropuertos de entrada, ya que el flujo de pasajeros acostumbra a ser de origen europeo no español.

Estas dos categorías de aeropuertos, diferenciadas por el volumen de tráfico que generan, tienen como característica principal el predominio de compañías de bajo coste y chárter. Además de un peso reducido de tráfico regular y nacional. En este tipo de categorías se encuentra el Aeropuerto de Reus, cuyo estudio veremos más adelante, dónde el tráfico es mayoritariamente chárter.

En tercer lugar encontramos los aeropuertos cuya característica los hemos clasificado como otros aeropuertos secundarios debido a que España es altamente turística pero tiene aeropuertos cuya estacionalidad el volumen de tráfico se multiplica como los mencionados anteriormente. Son aeropuertos regionales secundarios cuya clasificación, como se muestra en la Tabla 1, se dividen en tres niveles según flujo de pasajeros.

En esta categoría se encuentran algunos aeropuertos que se sometieron a la conversión de centros aéreos militares para convertirse en aeropuertos comerciales para uso civil. Muchos de estos aeropuertos han posicionado a las regiones en relación a otras comunidades o áreas dando lugar a nuevas actividades económicas.

Finalmente, encontramos la clasificación del grupo canarias de los cuales concentraron más del 17% del total del tráfico de la red de AENA. Durante el 2014 viajaron por estos aeropuertos más de 34.8 millones de pasajeros. Respecto al año anterior el tráfico de pasajeros creció en un 6.9% debido al aumento de vuelos internacionales un 9.0%. Dentro de este grupo cabe destacar el aeropuerto de Gran Canaria y Tenerife Sur por ser los más demandados por los turistas.

A continuación, podemos observar las 7 categorías de aeropuertos en función de su tráfico en 2014 (la elaboración y la clasificación es propia aunque en base a criterios de AENA).

Tabla 1 Categorías de aeropuertos en función de la tipología de tráfico en 2014

Categoría	Aeropuertos	Características	Observaciones
Principales	Madrid- Barajas Adolfo Suárez El Prat- Barcelona	+ de 25 millones de pasajeros Tráfico mayormente regular Peso nacional e internacional	1. Tráfico (%) extra UE: Madrid: 30%, Barcelona 16%
Secundarios de tipo estacional (1^{er} nivel)	Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Girona, Ibiza, Málaga, Menorca, Valencia	Volumen superior a 2 millones Implantación de aerolíneas de bajo coste Aeropuertos de entrada	
Secundarios de tipo estacional (2^o nivel)	Almería Reus San Javier - Murcia	Volumen + de 0,5 y menos de 2 millones Tráfico internacional Mayormente operan aerolíneas de bajo coste Aeropuertos de entrada	Importante presencia de Ryanair
Otros secundarios (1^{er} nivel)	Bilbao Sevilla	Volumen superior a 2 millones	
Otros secundarios (2^o nivel)	A Coruña Asturias FGL Granada- Jaén Santander Santiago Vigo Zaragoza	Volumen + de 0,5 y menos de 2 millones	
Otros secundarios (3^{er} nivel)	Albacete , Algeciras- Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta- Helipuerto, Huesca- Pirineos, León, Logroño, Madrid 4 vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, San Bonet, Valladolid, Vitoria	Menos de 0,5 millones de pasajeros	

Grupo Canarias	El Hierro Fuerteventura Gran Canaria La Gomera La Palma Lanzarote Tenerife Norte Tenerife Sur	Volumen + de 34 millones de pasajeros	Comunidad Autónoma con más aeropuertos de España (total 8) Tráfico nacional entre islas a través de Binter Canarias e Islas Airways
-----------------------	--	---------------------------------------	--

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Aena.

La tabla 2 indica la evolución del tráfico por categorías. Así se indican las tasas de crecimiento total en el periodo 2004-2014. Donde observaremos la evolución que han sufrido las distintas categorías de aeropuertos a través de las estadísticas de tráfico de pasajeros proporcionadas por AENA.

Se observa como nuestros aeropuertos principales como son Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat cuentan con un tráfico abrumador. Así, estos dos aeropuertos han pasado de representar el 38.1% del tráfico total en 2004 al 41% en 2014. Por lo tanto, parece que se produce una tendencia a la concentración de tráfico en los dos grandes aeropuertos, dónde en 10 años se produce un crecimiento generalizado del tráfico. Se observa que aproximadamente en 10 años pasan por estos aeropuertos unos 20 millones más de pasajeros.

Por otro lado, cabe destacar los crecimiento de los aeropuertos que han pasado de tener una importante presencia de compañías de bajo coste. Aunque podemos observar tras la evolución de estos 10 años que los aeropuertos estacionales de primer nivel han aumentado su flujo de pasajeros, ya sea por el aumento de turismo en estas zonas o por las fluctuaciones de tarifas en cuanto a las aerolíneas de bajo coste. En cambio, es en los aeropuertos de segundo nivel cuando observamos una bajada. Sin embargo hay que señalar tres destinos peninsulares con buen comportamiento en cuanto a su crecimiento: Málaga- Costa del Sol, Alicante y Reus.

Evolución del tráfico de pasajeros según categoría de aeropuertos

Categoría	Aeropuertos	Total 2004	Total 2014
Principales	Madrid- Barajas Adolfo Suárez El Prat- Barcelona	63.276.752	79.392.667
Secundarios de tipo estacional (1^{er} nivel)	Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Girona, Ibiza, Málaga, Menorca, Valencia	53.911.357	62.533.319
Secundarios de tipo estacional (2^o nivel)	Almería Reus San Javier - Murcia	2.817.366	2.691.189
Otros secundarios (1^{er} nivel)	Bilbao Sevilla	6.074.368	7.900.784
Otros secundarios (2^o nivel)	A Coruña Asturias FGL Granada- Jaén Santander Santiago Vigo Zaragoza	5.171.583	6.703.677
Otros secundarios (3^{er} nivel)	Albacete , Badajoz, Burgos, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Valladolid, Vitoria	1.393.072	1.365.414
Grupo Canarias	El Hierro Fuerteventura Gran Canaria La Gomera La Palma Lanzarote Tenerife Norte Tenerife Sur	32.093.844	34.813.081
TOTAL		164.738.342	195.400.131

Fuente: elaboración propia a partir de datos de AENA

2.2.1 Aeropuertos no operados por AENA

En el estado español encontramos cuatro aeropuertos que no son gestionados por AENA. En primer lugar Lérida-Alguaire y aeródromo Andorra/Pirineos gestionado por Aeropuertos de Cataluña. Seguidamente encontramos el aeropuerto de Castellón-Costa Azahar gestionado por la sociedad canadiense SNC-Lavalin y finalmente el aeropuerto internacional Región de Murcia gestionado por AEROMUR.

A través de la aprobación de la Ley 53/2002 de 30 de diciembre se permitió a las Administraciones Públicas Territoriales ya las personas y entidades particulares de un Estado miembro de la Unión Europea construir o participar en la construcción de aeropuertos de interés general, con previa autorización del Ministerio de Fomento, pudiendo conservar la propiedad del recinto aeroportuario y participar en la explotación de las actividades.

Así se permitió la existencia de aeropuertos de interés general de propiedad y/o gestión no estatal, con lo que tienen entrada las Administraciones públicas territoriales y las entidades privadas también en los aeropuertos calificados de interés general.

En la actualidad para calificar un aeropuerto de interés general deben contar con una serie de circunstancias siguientes:

- a) Que, por la importancia de su tráfico, se integren en la red transeuropea de aeropuertos como componentes internacionales o comunitarios de la misma
- b) Aquellos cuya gestión conjunta resulte necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de la red común de transporte en todo el territorio del estado
- c) Que puedan incidir sustancialmente en la ordenación del tránsito aéreo, la estructura del espacio aéreo y el control del mismo
- d) Que sean de interés para la defensa nacional
- e) Que constituyan la parte civil de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar

Lérida-Alguaire

Aeropuerto situado al oeste de Cataluña gestionado por Aeropuertos de Cataluña fue inaugurado el 17 de enero, el cual ofrece servicio a la ciudad de Lérida, su área de influencia y el Principado de Andorra.

El proyecto tuvo un presupuesto inicial de 42.5 millones de euros. Se inició su construcción en primavera de 2007 y terminaron en la segunda mitad de 2009- finalmente los costes de

construcción del aeropuerto fueron de 90 millones de euros y corrieron a cargo del presupuesto de la Generalidad de Cataluña.

En cuanto a los destinos por aerolíneas encontramos que Air Nostrum opera de forma regular al aeropuerto de Palma de Mallorca, mientras que en temporada estival amplía su oferta a Ibiza y Mahón.

Por otro lado encontramos a la aerolínea Arkia con servicio regular a Tel Aviv.

Finalmente, la aerolínea Thomas Cook en temporada de invierno ofrece para los pasajeros de Lérida la posibilidad de viajar a los aeropuertos siguientes: Manchester, Belfast-Internacional, Londres- Gatwick, Birmingham-Midlands Occidentales y Bristol.

En 2014, el aeropuerto de Lérida contó con un tráfico de 30.400 pasajeros, superando los 29.400 pasajeros en 2013, de los cuales 10.300 fueron destinos nacionales con Air Nostrum y 20.100 pasajeros fueron internacionales.

Aeródromo de Andorra – Pirineos

Este aeropuerto también está gestionado por Aeropuertos de Cataluña de la Generalidad de Cataluña dentro del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, la cual es la encargada de gestionar los aeropuertos, aeródromos y helipuertos de propiedad de la empresa o de la Generalidad de Cataluña.

Se encuentra situado entre los municipios de Montferrer Castellbó y Ribera de Urgellet. Las instalaciones se reabrieron el 4 de junio de 2010 con objetivo a dinamizar el turismo y desarrollo de las comarcas del pirineo y así atraer a un público de esquí.

Las obras tuvieron un coste de 2.9 millones de euros a cargo de la Generalidad de Cataluña.

En cuanto a las rutas directas que proporciona este aeródromo desde el Andorra- Seu d'Urgell encontramos dos compañías aéreas:

En primer lugar Air Europa operada por Swiftair con destinos a Madrid-Barajas y Palma de Mallorca.

En segundo lugar y con la aerolínea Air Andorra tenemos destinos directos a Porto, Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y finalmente París (Charles de Gaulle).

Región de Murcia

El Aeropuerto Internacional Región de Murcia es un aeropuerto nuevo de reciente construcción situado en el municipio de Murcia a menos de 35 km del Aeropuerto de San Javier y próximo al Aeropuerto de Alicante.

No ha sido inaugurado debido a la importancia actual que tienen sus aeropuertos cercanos pues no se ha conseguido que el futuro aeropuerto sea una infraestructura rentable.

Su gestión es privada promovido por el Gobierno Regional el cual avaló un préstamo de 182 millones de euros para las obras del aeropuerto. Además tiene que asumir unos altos costes de mantenimiento pese a no estar aún en funcionamiento.

Castellón

Aeropuerto situado en las inmediaciones de Villanueva de Alcolea y Benlloch en la provincia de Castellón, fue gestionado por la sociedad pública Aerocas y actualmente por la canadiense SNC-Lavalin.

Inaugurado oficialmente en 2011 no recibió todos los permisos para operar hasta diciembre de 2014 y fue entonces en setiembre de 2015 cuando gracias a Ryanair operó el primer vuelo regular con destino a Londres.

En 2014 la Generalidad Valenciana adjudicó la gestión del aeropuerto a la compañía canadiense SNC-Lavalin, proporcionando 25 millones de euros a la empresa de las arcas públicas por intentar rentabilizarlo.

El primer vuelo comercial fue un chárter de Air Nostrum transportando al equipo de fútbol Villareal C.F. con destino a San Sebastián pero fue el 15 de setiembre cuando la compañía Ryanair empezó a operar vuelos regulares con destino Londres.

Además está previsto que a partir del 1 de junio de 2016 la aerolínea Blue Air empiece a operar con destino Bucarest.

2.2.2 Competencia entre ambos

AENA es la propietaria de todas las instalaciones asociadas a los aeropuertos y, conjuntamente con el Ministerio de Fomento, tiene un papel decisivo en aspectos centrales como las decisiones sobre inversiones, la asignación o coordinación de los derechos de aterrizaje y despegue (*slots*), o las negociaciones con las compañías aéreas.

Los aeropuertos tienen un papel fundamental en el desarrollo económico del territorio al que prestan sus servicios, produciendo riqueza y conectividad con el resto de países.

En las últimas décadas se han producido cambios de gran importancia que han alterado las formas de funcionamiento de los aeropuertos. De estos cambios dos de ellos son especialmente destacados, pues marcaron un antes y un después en el sector:

En primer lugar, la liberalización del transporte aéreo dentro de dos grandes regiones económicas, primero en Estados Unidos (EEUU) y algo más tarde en la Unión Europea (UE), y más recientemente los acuerdos transcontinentales denominados de “cielos abiertos” entre EEUU y la UE, que han intensificado las posibilidades de competencia entre aerolíneas y entre aeropuertos.

En segundo lugar, la entrada en el sector del transporte aéreo de nuevos modelos de negocio, y en particular el de las llamadas compañías *low cost*, que han alterado radicalmente el mapa de la oferta y han obligado a cambios importantes en las compañías convencionales, que operan en red.

Estas transformaciones han producido cambios en la gestión aeroportuaria de todo el mundo. Los aeropuertos están dejando de ser concebidos única y exclusivamente como proveedores, y pasan a ser entidades económicas que deben interactuar de forma ágil con un entorno cambiante.

El entorno competitivo el cual soporta el transporte aéreo explica que en Europa, y en casi todos los países desarrollados, la gestión de desarrollo de los aeropuertos sea de forma individual, con frecuente predominio de las administraciones territoriales como responsables del servicio, y con diferentes grados de cooperación entre el sector público y el sector privado.

La gestión individualizada estimula la competencia entre aeropuertos para captar compañías de bajo coste, según el caso, compañías de red, o de ambos tipos. Además, facilita que los mecanismos de financiación de aeropuertos deficitarios sean transparentes.

La gestión de los aeropuertos en España se realiza en régimen de cuasi-monopolio puesto que 46 de los 51 aeropuertos nacionales de tráfico comercial están gestionados por el gestor público Aena Aeropuertos y los 5 restantes, o bien no se encuentran operativos (Ciudad Real), o no se han inaugurado (Región de Murcia). Actualmente, el único aeropuerto con tráfico comercial no gestionado por AENA Aeropuertos es el de Lérida que mantiene una única ruta regular todo el año con dos frecuencias semanales a Palma de Mallorca operada por Air Nostrum.

Esta estructura del sector aeroportuario es atípica pero encontramos como ANA, gestor aeroportuario portugués, se configura como un gestor similar, aunque no por el tamaño de AENA. ANA opera los tres principales aeropuertos de Portugal (Lisboa, Oporto y Faro) y seis aeropuertos en las islas de Madeira y Azores. ANA cuenta con un tráfico de pasajeros de 30 millones mientras que AENA Aeropuertos con 187 millones.

En términos de pasajeros AENA Aeropuertos podría compararse con los grupos Aeropuertos de París (AdP) y Fraport con 192 y 188 millones de pasajeros, según el informe de Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Aunque, AdP, a diferencia de AENA, gestiona únicamente los aeropuertos de París – Charles de Gaulle con 62 millones de pasajeros y Orly con 27 millones de pasajeros, junto con Le Bourget (aviación de negocios) – y diez aeropuertos de aviación general en la Île de France.

Para saber si el mapa aeroportuario español está siendo gestionado de forma eficiente, debemos analizar los niveles tarifarios así como los costes de prestación de AENA Aeropuertos. Además, los aeropuertos no obtienen únicamente sus recursos de las actividades aeroportuarias sino que cuentan con otro tipo de ingresos, como los comerciales. Estos ingresos son relevantes para garantizar la sostenibilidad y competitividad de los aeropuertos.

Las tasas aeroportuarias, excluidas las tasas en ruta así como los costes de asistencia en tierra, son un elemento relevante a la hora de que las aerolíneas decidan establecer o no una ruta desde un aeropuerto español y así establecer la competitividad de los aeropuertos.

La gestión centralizada de aeropuertos en España en torno a AENA parece ser un obstáculo para alcanzar mayores cotas de eficiencia (según argumenta la CNMC).

Tal y como sugiere la CNMC, para que AENA pudiese disfrutar de eficiencia y dinamismo en el sector aeroportuario español debería dividirse en partes y vender cada fracción por

separado a diferentes propietarios, y así permitirse la competencia entre los diferentes aeropuertos. Ello no sólo permitiría que cada nueva organización independiente pudiera estar mejor gestionada sino que además permitiría la introducción de un modelo de competencia entre aeropuertos siguiendo las experiencias de otros países como el Reino Unido, Irlanda o Australia. Esta mayor competencia generaría una mayor especialización de los aeropuertos y una mejor adaptación a las necesidades de usuarios y regiones.

En el pasado, las políticas tarifarias centralizadas no fueron lo suficientemente flexibles para acomodar las diferencias entre los principales aeropuertos. Un caso muy destacado de los inconvenientes que soporta la centralización de la gestión de las tarifas es en cuanto a los aeropuertos turísticos. Hasta el año 2012 apenas había variación en las tasas aeroportuarias cobradas a las aerolíneas entre temporada baja y temporada alta, cuando el tráfico aéreo puede ser hasta 10 veces inferior en temporada baja.

AENA se hace entender como un gran aeropuerto cuya terminales están ubicadas en las ciudades, es decir, su sistema es básicamente ser un único aeropuerto.

2.2 TIPO DE AEROLINEAS SEGÚN SU MODELO DE NEGOCIO

En Europa la década de los noventa fue un periodo fundamental en el impulso de los procesos de liberalización de sectores de la economía que habían estado monopolizados, entre ellos el sector aéreo. En ese período estaba muy regulado y fuertemente protegido dónde las llamadas compañías de bandera se hacían con el monopolio del mercado doméstico protegidas por sus respectivos Gobiernos.

En España, antes de la liberalización, el sector de transporte aéreo estaba integrado por el Grupo Iberia, de carácter público, formado por las aerolíneas Iberia, Aviaco, Viva Air, Binter Mediterráneo y Binter Canarias y un reducido grupo de compañías “chárter” de capital privado: Centennial, Spanair, Air Europa, LTE, Futura y Oasis.

El grupo Iberia cubría la península y las rutas interinsulares, mientras que los vuelos chárter se repartían las rutas insulares, y el transporte internacional y turístico estaban abiertos a todas las compañías aunque las chárter tenían un gran peso específico.

La liberalización del transporte aéreo empezó tímidamente en 1989 con la entrada en vigor del primer paquete de medidas liberalizadoras y continuó con la aplicación de paquetes entre 1990 y 1992. El proceso realmente se consolidó en 1997, cuando el tráfico doméstico de los países fue abierto a la competencia y se estableció libertad para la fijación de tarifas.

Dicha liberalización significó la creación de un verdadero mercado regional en el espacio de la UE con libertad de entrada y salida y libre establecimiento de rutas, frecuencias y precios.

Uno de los mayores logros fue la creación de nuevas compañías aéreas, pues en tres años de concedieron 800 licencias a pequeños operadores creando 80 nuevas aerolíneas, la mayoría privadas, y desaparecieron 60. El fenómeno de mayor relevancia fue la entrada de nuevas compañías de otros países a operar en los mercados del Reino Unido, Francia, Alemania, Dinamarca, Irlanda, España, Italia, Grecia, Austria y Bélgica.

De todos los tipos de compañías aéreas se pueden resaltar tres modelos que actualmente dominan el mercado aeronáutico a nivel europeo y norteamericano.

A grandes rasgos, estos tres modelos son los siguientes:

- **Compañías de red o Full Service Airline (FSA)**
- **Compañías de bajo coste o Low Cost Carrier (LCC)**
- **Compañías punto a punto o Point to point Carrier (PTPC)**

A continuación haremos una descripción más detallada de cada modelo de aerolínea con sus respectivos ejemplos por lo que hace el

2.2.1 Compañías de red (Full Service Airlines)

Basan su actividad de negocio en ofrecer una gran red de rutas, dado que su actividad se centra tanto a nivel europeo como extra comunitario. En los últimos años, estas compañías han comenzado a operar en hubs, donde concentran la mayor parte de vuelos). Unos ejemplos a nivel europeo son Lufthansa, el grupo IAG (British Airways-Iberia) o el grupo KLM-Air France.

Este tipo de aerolínea tiene una gran flota de aeronaves que por su tipología de rutas exige que tengan gran diversidad de aviones: corto radio, corto-medio radio, largo radio y transatlánticos. Debido a la diversidad de esta flota, los servicios de mantenimiento son más elevados, ya que se debe tener recambios y especialistas para cada tipo de aeronave que se dispone.

Las compañías de red en constante guerra de precios con las compañías de su misma tipología y con las compañías de bajo coste. Como se ha comentado anteriormente, con la liberalización de precios se perdió el monopolio en la fijación de precios que tenían en las compañías de red (anteriormente denominadas compañías de bandera) y esto hizo que tuvieran que ofrecer precios más ajustados a la competencia.

Debemos destacar el prestigio internacional que tienen las compañías de red frente a las otras. Gracias a ello les permite llegar acuerdos, obtener subvenciones, tener una alta valoración de clientes etc.

La concentración de estas compañías tradicionales en hubs internacionales, por lo tanto ciudades importantes, les ha permitido captar una gran parte de viajeros *business*.

A continuación y mediante una tabla mostraremos los principales representantes de este modelo que podemos encontrarnos en el mercado europeo.

LUFTHANSA AIRLINES (STAR ALLIANCE)	- Tiene una flota de más de 285 aeronaves y 221 destinos. - Eje central: Aeropuerto Internacional de Fráncfort del Meno y Aero Internacional de Múnich. - Programa viajero frecuente: "MILES & MORE"
AIR FRANCE-KLM (SKY TEAM)	- Fusión Air France (Francia) y KLM (Países Bajos) - Flota: 540 aviones. Red operativa de 340 destinos. - Eje central: Aeropuerto Charles de Gaulle, París. - Programa viajero "FLYING BLUE" permite disfrutar de servicios exclusivos.
BRITISH AIRWAYS-IBERIA (ONEWORLD) (Nota: propiedad de IAG GROUP – holding British Airways e Iberia)	- Flota de 408 aviones y red de vuelos hacia 200 destinos. - Eje central: Heathrow y Gatwick en Londres e Adolfo Suarez - Barajas en España. - Barajas vuelos hemisferio sur (América del Sur, América Central y África) - Heathrow vuelos hemisferio norte (América del Norte y Asia) - Programa viajero frecuente: "EXECUTIVE CLUB" (Londres) / IBERIA PLUS (España)
AIR EUROPA (SKY TEAM)	- Flota de 55 aviones y red de vuelos a 46 destinos.

	- Eje central Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas, España. - Programa fidelización: “AIR EUROPA SUMA”
AIR NOSTRUM (IBERIA REGIONAL)	- Flota 41 aviones y red de vuelos a 71 destinos. - Eje principal Aeropuerto de Valencia. - Opera en 17 CCAA y además en la ciudad Autónoma de Melilla. - Programa de viajero frecuente: “IBERIA PLUS”

2.2.2 Compañías de bajo coste (Low Cost Carrier – LCC)

Este tipo de modelo de negocio centra su servicio en modelo básico. Se caracterizan por prescindir de servicios complementarios para así reducir costes y maximizar beneficios. Acostumbran a operar en aeropuertos secundarios y utilizan el mismo tipo de aviones en todas sus rutas para así reducir costes de mantenimiento o por tener una infraestructura operacional muy reducida. La definición más aceptada para este tipo de aerolíneas son todas aquellas aerolíneas que no forman parte de una de las 3 grandes alianzas (Star Alliance, Sky Team y Oneworld).

Dentro de este grupo de compañías de bajo coste encontramos las aerolíneas punto a punto. Son aquellas que sus en sus características tienen matices de las compañías aéreas de red y de bajo coste. Por esta razón, este modelo se considera un modelo mixto.

Establecemos dos subgrupos para las aerolíneas de bajo coste:

- I) Aerolíneas independientes, como Ryanair, EasyJet, Air Berlin.
- II) Aerolíneas subsidiarias de aerolíneas de red, como Vueling y Germanwings.

En primer lugar, las compañías independientes de bajo coste utilizan la subcontratación de los servicios de asistencia en tierra tanto de la aeronave como de los pasajeros. Esto se produce porque el mantenimiento de una infraestructura handling tiene costes fijos muy elevados que una compañía de bajo coste no podría mantener utilizando su estrategia de negocio de bajos precios.

Este modelo de aerolíneas concentra su operación en franjas horarias valle para las tradicionales, es decir, las primeras horas de la mañana (05:00 a 07:00) o las últimas horas de la noche (22:00 a 01:00) debido a que operar en este franja horaria tiene unos costes más bajos.

Este modelo de bajo coste tiene mucha competencia, pues en los últimos años se ha detectado un aumento considerable de este tipo de compañías que compiten entre ellas en rutas de corto y medio radio. Hay una lucha constante por los precios bajos entre las compañías con la misma operativa.

Una de las características principales de las compañías de bajo coste es que acostumbran a trabajar con aviones cuya capacidad es de 150-200 pasajeros. Los dos modelos más comunes en la compañía área de bajo coste son el Boeing B737-800 y el Airbus A320-200. Los dos modelos están compuestos por un pasillo central que divide una fila de 6 asientos todos ellos se componen de una sola clase; turista.

El modelo “low cost” fue importado de ejemplos americanos y a día de hoy encontramos muchas aerolíneas con este tipo de características pero las más representativas en el mercado europeo son:

RAYANAIR (ELFAA)	- Flota de 323 aviones activos y opera en 147 aeropuertos. - Eje central Aeropuerto de Dublín. - Aerolínea de bajo coste que realiza más viajes en Europa.
AIR BERLIN	- Flota de 149 aviones y - Red de 174 destinos - Eje central Aeropuerto de Berlín – Tegel
EASYJET	- Flota de 241 aviones y una red de 580 rutas a 99 destinos.

	- 104 rutas entre Europa i Norte África - Sede central: Aeropuerto de Luton – Reino Unido. - EsasyJet vuela a aeropuertos principales (a diferencia de otras compañías LCC)
--	--

En segundo lugar, las aerolíneas subsidiarias de aerolíneas de red centran sus características básicas en una operativa en reducción de costes variables, pero con una estructura de costes fijos similares a la de las tradicionales.

Este tipo de compañías se centran en mercados geográficos de corto y medio radio ya que su infraestructura aeronáutica no les permite hacer grandes vuelos. Optan por cubrir con gran cantidad de vuelos los territorios próximos a su sede principal, así creando fidelización con un tipo de cliente concreto.

Las compañías punto a punto cuentan con un aeropuerto que podemos considerar como hub de sus operaciones pero no concentran todos sus vuelos en este aeropuerto principal. Este hub sirve como elemento iniciador de sus vuelos, concentrado sus vuelos en una ciudad para conectar esta ciudad con otras ciudades, de ahí su nombre punto a punto.

Igual que las compañías de bajo coste, utilizan un mismo tipo de aeronave de 150-200 pasajeros dividiendo los 6 asientos en fila por un pasillo. De esta manera reducen costes de mantenimiento.

La relación calidad-precio de este servicio es bueno, pues su estrategia está orientada al pasajero ofreciendo precios bajos pero con unos mínimos de comodidad que otros modelos de aerolíneas no contemplan.

Al tratarse de un mix entre las compañías tradicionales y las compañías de bajo coste, estás compañías aéreas utilizan dos canales de distribución como son el canal físico a través de agencia de viajes o el canal digital a través de su propia página web o agencias digitales.

En el mercado europeo podemos encontrar pocas compañías con las características citadas pero dos de ellas son referentes en sus países de origen:

VUELING AIRLINES Subsidiaria de British Airways - Iberia	- Flota 103 aviones y tiene una red de 123 destinos operando en 37 países. - Sede central Aeropuerto de Barcelona - Programa de viajero frecuente "PUNTO",
GERMANWINGS Subsidiaria de Lufthansa	- Flota 62 aviones y tiene una red de más de 100 destinos. - Sede central Aeropuerto de Colonia / Born - Programa de viajero frecuente: "BOOMERANG CLUB" "MILES & MORE" - 2013 se añadió en primeras filas clase <i>Business</i>

2.2.3 Aerolíneas chárter

Gran parte de este trabajo trata sobre 3 destinos turísticos cuya actividad principal es el turismo donde los vuelos chárter son significativos en estos aeropuertos. He decidido analizar el Aeropuerto de Reus (Costa Dorada), el Aeropuerto de Girona (Costa Brava) y el Aeropuerto de San Javier (Costa Cálida) dónde en el siguiente punto detallaré con más precisión cual ha sido el impacto turístico en estas zonas.

Los vuelos chárter son asociados generalmente al turismo, o a eventos con fuertes puntas de demanda, y habitualmente vinculados a paquetes turísticos que incluyen vuelo y alojamiento: un producto completo de vacaciones a muy bajo precio.

Fue el sector por excelencia de los años setenta y ochenta, con gran éxito en los principales países emisores de turismo como Reino Unido y Alemania. Ejemplos de compañías son Thomas Cook, TUI o Excel.

Su misión básicamente es satisfacer la demanda turística estacional ofreciendo destinos con demanda insuficiente para disponer de rutas regulares durante todo el año. A través de la organización de estos vuelos turísticos, se podía ofrecer un producto de vacaciones completas a bajo coste, muy económico gracias a la ocupación máxima de aviones, siguiendo un objetivo análogo al actual de las compañías *low cost*.

Antiguamente era obligación por ley vender los vuelos como parte de un paquete vacacional, como hemos mencionado anteriormente, pero ahora ya no es el caso.

Los llamados “paquetes de sólo vuelo” pueden ser adquiridos por cualquiera que quiera viajar al destino en cuestión. Estos paquetes son frecuentemente más baratos que las tarifas cobradas por las aerolíneas con vuelo regular.

Además el chárter suele realizar sus operaciones en aeropuertos poco congestionados y ubicados más lejos del centro de las grandes ciudades. Las aerolíneas chárter frecuentemente vuelan en rutas y aeropuertos que no tienen vuelos regulares.

3. IMPACTO DE LAS COMPAÑÍAS DE BAJO COSTE SOBRE EL SECTOR TURÍSTICO

Los aeropuertos ejercen una función que va más allá como función de transporte, pues constituyen enlaces internacionales directos entre ciudades. Los efectos sobre el territorio de los aeropuertos regionales han sido notables. Estos aeropuertos posicionan su región frente a otras comunidades o áreas potenciando así el asentamiento de nuevas actividades económicas.

Además, los aeropuertos regionales ejercen un importante efecto en el desarrollo local. Los servicios de aviación deportiva, u otros servicios asociados al turismo son un foco de atracción de viajeros.

El elemento dinamizador de este tipo de aeropuertos regionales son las compañías de bajo coste. Fundamentalmente estas compañías deciden elegir estos aeropuertos para satisfacer la oferta del país de origen.

Los destinos poco conocidos, pero con potencial turístico aprovecharon esta oportunidad para atraer un tipo de cliente vacacional ofreciendo precios razonables y así creando una oferta inicial como escapadas turísticas, que poco a poco supuso la inducción de nuevas demandas, viajes de estudios, segundas residencias etc.

Otro aspecto que incide sobre la demanda exterior de estos destinos son los patrones estacionales que estos mercados sufren. Los destinos que en este trabajo se analizan son propiamente estacionales siendo destinos de sol y playa alimentados turísticamente gracias a los vuelos de bajo coste.

La demanda interior es un complemento directo de la demanda exterior. A partir de los enlaces aéreos en estos aeropuertos surgen nuevas oportunidades para la población, ya sea en la misma área o en áreas más lejanas. Un claro ejemplo son los aeropuertos de Reus y Girona con Barcelona, pues Ryanair ha focalizado sus vuelos en estos emplazamientos.

3.1 MODELO “LOW COST” EN AEROPUERTOS REGIONALES TURÍSTICOS

La aparición de las aerolíneas “low cost” a raíz del proceso de liberalización aérea marcó un antes y un después en el transporte aéreo, pues la aparición de muchas de ellas y su competitividad supuso un abaratamiento tarifario al igual que un mayor número de usuarios, frecuencias y conexiones aéreas.

Con el objetivo de ofrecer unas tarifas muy económicas, estas aerolíneas operaron un modelo de negocio basado en la optimización de la eficiencia y la búsqueda de la máxima rentabilidad (comercialización a través de Internet, inexistencia de escalas y vuelos de interconexión, homogeneización de flotas, elevada densidad de asientos, peso exhaustivo de equipaje, etc.)

Sin embargo, los fenómenos del “low cost” no se ajustan únicamente al transporte aéreo. Nos hallamos ante un nuevo orden urbano, más descentralizado pero enlazado como consecuencia del renacimiento de aeropuertos obsoletos. Han permitido el renacimiento y dinamización de unas infraestructuras que hasta hace poco tiempo eran calificadas como obsoletas e ineficientes. Una realidad totalmente diferente a la actual pues gracias al fenómeno “low cost” estos aeropuertos regionales han protagonizado los mayores crecimientos durante los últimos años.

Los aeropuertos de estas zonas desempeñan una función muy importante pues son el motor de la interconectividad con otras ciudades de manera directa. Estas infraestructuras permiten dotar a las regiones de un tipo de turismo de ocio donde sus clientes tienen una tendencia a la repetición y hacen de estos lugares, emplazamientos conocidos internacionalmente.

Cataluña es la comunidad autónoma de España que actualmente registra una mayor entrada de viajeros en compañías aéreas de bajo coste según un informe de Tourspain.

3.2 RENACIMIENTO DE CIUDADES INTERMEDIAS

El modelo aeroportuario español se considera como una red centralizada en forma de malla poligonal, pues los más de 190 millones de pasajeros que los utilizan se distribuyen de forma desigual.

Gracias al fenómeno “low cost”, los vuelos baratos y una estructura de malla en el sistema español se está acentuando la importancia de ciudades medias que antes quedaban al margen, como Murcia, Reus y Girona.

Todo va relacionado si se trata de una expansión de población en determinados meses del año a consecuencia de las compañías de bajo coste. El abaratamiento de las tarifas aeroportuarias y el incremento de conexiones ha creado una afluencia de turistas en estas zonas y paralelamente la venta de propiedades en régimen de segundas residencias.

Tanto el turismo como el transporte están relacionados entre sí, pues para el desarrollo del turismo necesitamos un desplazamiento desde el lugar de residencia hacia el destino proporcionado por el transporte.

Según el Instituto de Turismo de España en su informe anual del 2013 (el más reciente disponible), la cifra de llegadas internacionales en los aeropuertos españoles fue de 64.4 millones dónde las compañías aéreas de bajo coste fueron responsables del 54.2% con 34.9 millones de pasajeros.

Este estudio se centra en tres destinos, situados en el arco del Mediterráneo, que gracias al factor dinamizador de sus aeropuertos han podido experimentar un crecimiento notorio.

Las tres regiones se caracterizan por el sol y playa, un tipo de turismo que se da en localidades costeras dónde las condiciones climáticas son muy favorables con temperaturas suaves de 25 a 30°C. Según la Organización Mundial del Turismo, (OMT), el turismo de playa es el más demandado de todos, pues este segmento de turismo suele asociarse con los términos de descanso, diversión y entretenimiento. Por ello es conocido como las tres S inglesas: *sand, sea, and sun*.

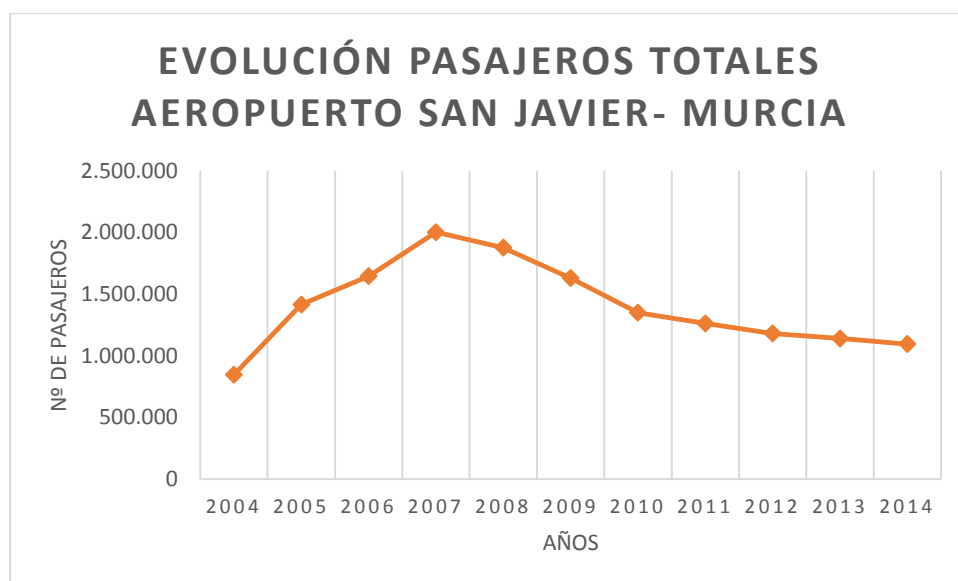
3.2.1 Aeropuerto de San Javier- Murcia

Historia

Actualmente el Aeropuerto de Murcia-San Javier es el único aeropuerto operativo en la Región de Murcia con un total de 1.1 millón de pasajeros en 2014, un 4% menos respecto el 2013. A pesar de las recientes inversiones, al estar ligado a la actividad militar supone restricciones en cuanto a una mayor operación en el aeropuerto.

En los últimos años con el fin de potenciar la actividad aeroportuaria en la Región de Murcia se han realizado varias inversiones entre las cuales destaca la construcción de una segunda pista, una nueva torre de control, ampliaciones de la zona de salida de la terminal de pasajeros y nuevos estacionamientos para aeronaves de uso comercial y de aparcamiento público.

Tráfico: evolución anual

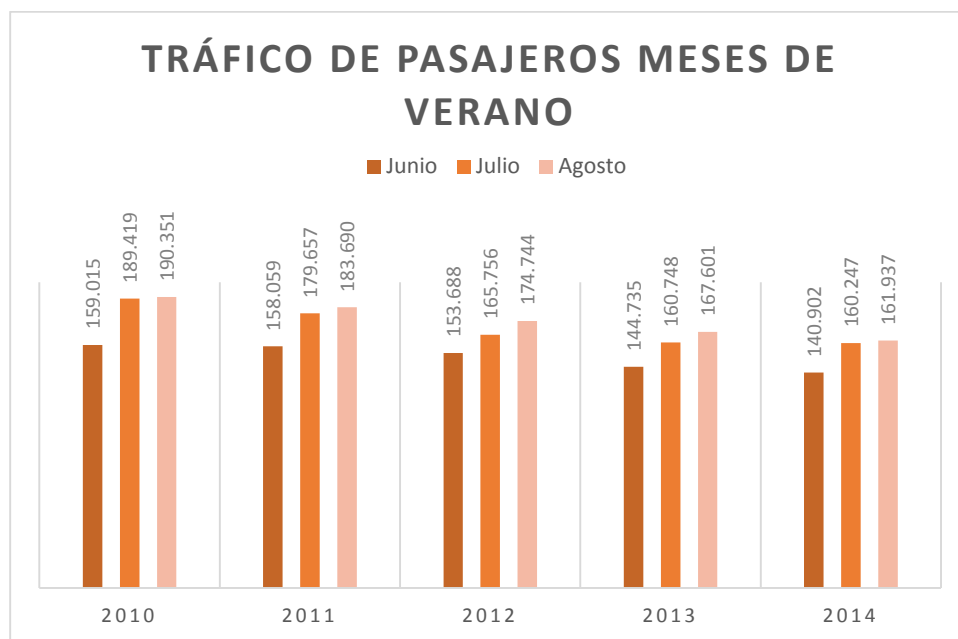


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Como podemos observar en el gráfico anterior, el tráfico de pasajeros ha sufrido fluctuaciones a causa de la oferta y demanda turística del destino. Como veremos a continuación, San Javier se trata de un aeropuerto de entrada cuyo tráfico es básicamente el internacional, ya sea para el disfrute de la Costa Cálida como el turismo de Golf. Observamos que en el 2004 el aeropuerto no contaba con un número elevado de pasajeros, cosa que gracias a las aerolíneas de bajo coste, cuya función primordial fue conectar la región con ciudades

europeas, el tráfico de pasajeros aumentó alcanzando en 2007 una cifra récord de 2.002.949 de pasajeros. Fue a partir de 2008 con el impacto de la crisis económica del 2008 cuando el sector turístico español se vio afectado y el flujo de pasajeros en aeropuertos y las el número de turistas en estas regiones descendió drásticamente.

Tráfico: evolución meses de verano

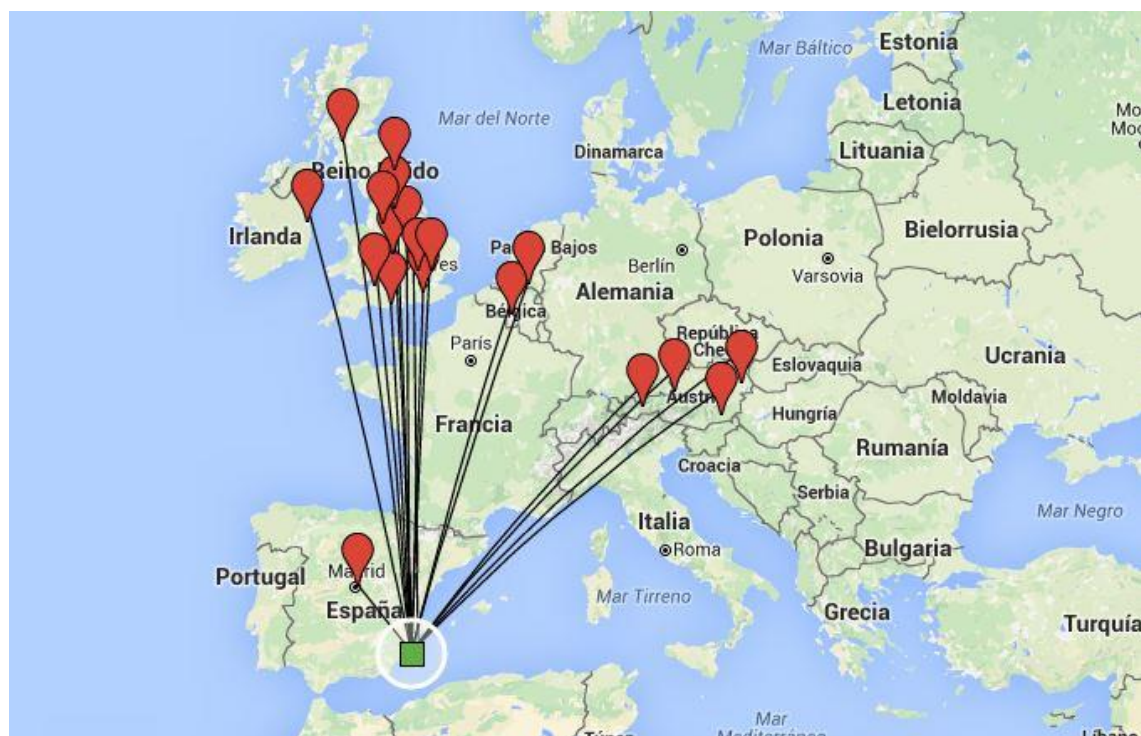


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del CARM

El Aeropuerto de San Javier recibe su mayor nombre de pasajeros en los meses de verano, fomentando así el turismo de sol y playa. En los cuatro últimos años se observa una desaceleración en cuanto al tráfico de pasajeros, mantiene un número a caballo de pasajeros que ronda sobre los 150-160 mil pasajeros al mes.

Mapa de rutas

El aeropuerto de San Javier- Murcia cuenta con 16 destinos de los cuales la mayor parte son británicos, belgas y austríacos por el turismo de golf.



Elaboración propia

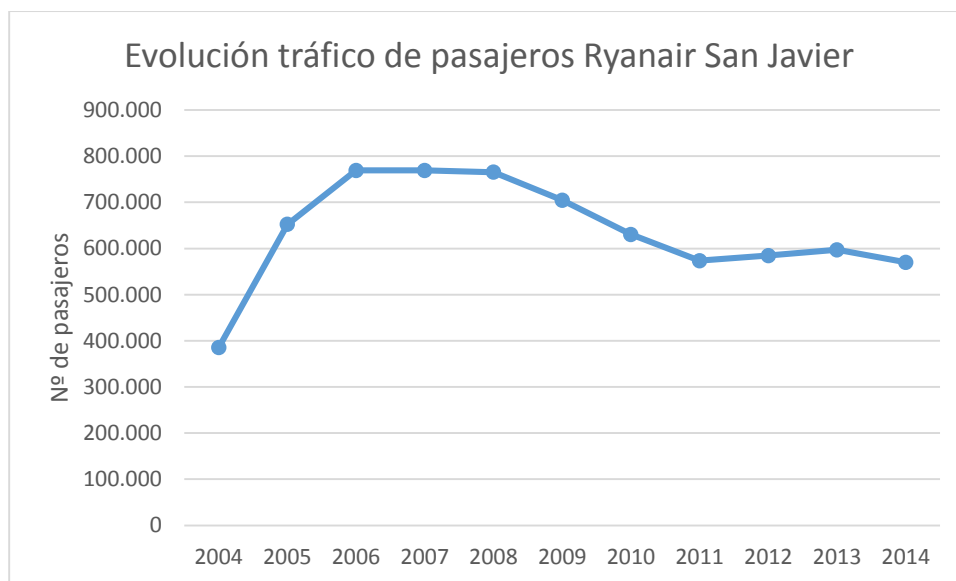
Aerolíneas

Son 7 las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de San Javier, entre las que cabe destacar a Ryanair.

Aerolínea	Destino
Ryanair	Birmingham, Bournemouth,
	Dublin, Nottingham,
	Eindhoven, Glasgow, Leeds,
	Londres Gatwick, Londres
	Luton, Londres Stantsed,
	Manchester

EasyJet Airline	Bristol, Londres Gatwick,
Iberia	Madrid- Barajas
Jet2.com	Leeds, Manchester, Newcastle
Jetair fly (TUI)	Bruselas
Norwegian Air Shuttle	Gard Oslo
Aer Lingus	Dublin

Aerolínea dominante: normalmente Ryanair



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Observamos que a partir de 2004 la compañía irlandesa toma un papel muy importante en este aeropuerto alcanzando en 2006, 2007 y 2008 sus mejores cifras. En estos años Ryanair representó el 42% del tráfico.

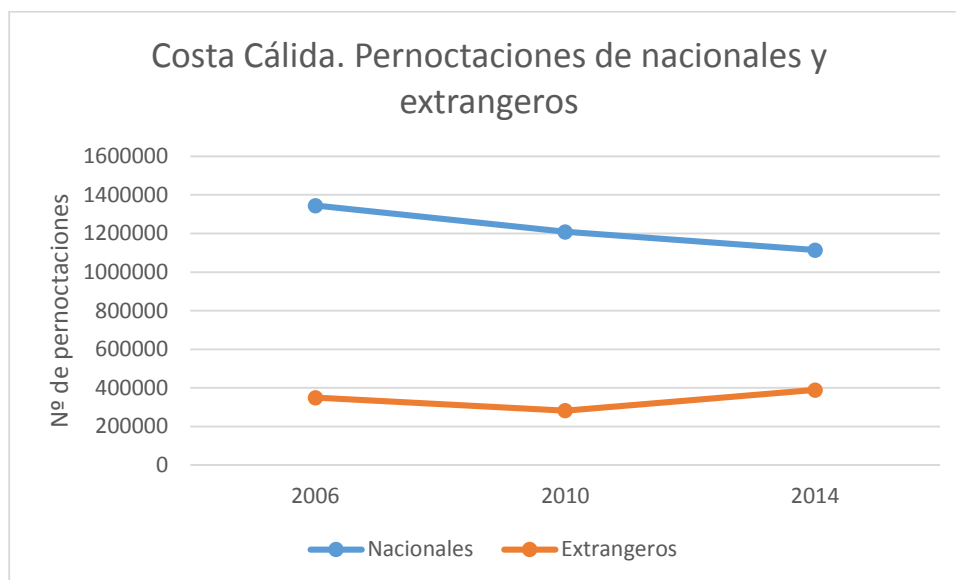
Cabe destacar que, aunque tenga un fuerte poder de mercado en este aeropuerto, existen otras aerolíneas que complementan estas operaciones. Su poder de mercado en este aeropuerto no es tan acusado como en Reus o Girona.

La región de Murcia se alimenta básicamente de un turismo nacional, donde destacan las comunidades autónomas que limitan con la región: Castilla La Mancha, Andalucía y la Comunidad Valenciana. También cabe destacar Castilla y León y Cataluña.

Turismo

El turismo extranjero procede principalmente del Reino Unido y en menor medida de Alemania, Bélgica o Países Bajos.

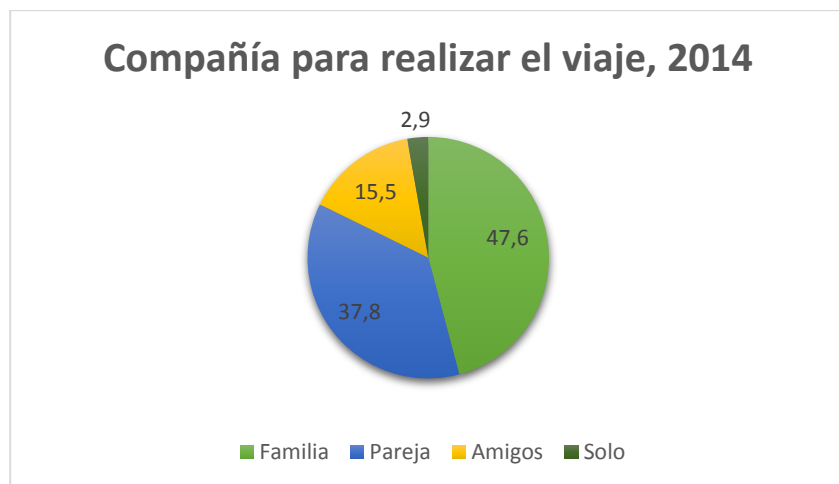
Como podemos observar a continuación a través de los datos obtenidos por el Centro Regional de Estadística de Murcia, el turismo que predomina en la Costa Cálida es el nacional aunque haya tendido a la baja a partir de 2010.



Elaboración propia a partir de datos extraídos del CARM

Compañía del viaje

Es un destino mayormente elegido por las familias, pues en 2014 el 47.6% de los viajeros lo hizo acompañado de su familia y el 37.8% lo hizo en pareja. El rango de edad mayormente para este destino es de entre 36 y 45 años.



Elaboración propia a partir de datos extraídos del CARM

El turista, al ser un destino de sol y playa, acostumbra a una estancia larga en la Costa Cálida. En 2014 se registró una media de 16.5 días, cosa que supera las dos semanas en un alto porcentaje de viajes.

La Costa Cálida es un destino que atrae a diferentes tipos de turistas, ya sean por el ocio y el disfrute del sol y la playa, por un turismo náutico o incluso siendo una destinación de golf (como la Costa Dorada que veremos a continuación). El gasto realizado por los tres perfiles es muy variado, pues aunque la media de ambos este sobre los 62€, el turista de sol y playa tiende a una media de 45€, el náutico de 72€ y el turista de golf, importante por el impacto a la región, tiende a una media de 125€ al día.

Procedencia

Debido a que la mayoría de turistas en esta zona son nacionales, es el vehículo particular el que juega un papel muy importante siendo el transporte más utilizado con un 79.4% en 2014. En segundo lugar será el avión con un 18.6%, por el cual es el medio de transporte del turismo se sol debido al gran peso del turismo extranjero en este segmento.

El tipo de alojamiento más utilizado en la Costa Cálida es la vivienda con un 67.3%. Este tipo de vivienda suele ser el 46.9% propia, debido a la frecuencia con la que acuden a esta zona, y con un 31.7% suele ser alquilada. En menor medida suele ser cedida por algún familiar o amigo.

Seguidamente encontramos el establecimiento hotelero con un 27.6%, mayoritariamente para el turismo de sol y playa o golf, y menor medida el camping y otros con un 5.1%.

Puesto que el centro estadístico de la Región de Murcia no recoge datos numéricos sobre la Costa Cálida en cuando a establecimientos hoteleros, a continuación se muestra una tabla con la oferta de establecimientos en la Región de Murcia del año 2014.

OFERTA DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS EN LA REGIÓN DEMURCIA,2014

Establecimientos hoteleros		Apartamentos		Camping		Aloj. Rurales	
Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas
215	20.135	2.739	11.747	19	14.866	560	3.641

Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos de CARM

En cuanto a la ocupación laboral en el sector turístico supone la contribución del 9.5% al empleo regional, cosa que la cifra media de afiliados a la Seguridad Social en actividades turísticas en 2013 fue de 42.751, cosa que representa un crecimiento interanual de 1.1% respecto a 2012.

3.2.2 Aeropuerto de Reus - Costa Dorada

Historia

El Aeropuerto fue una iniciativa del Real Aeroclub de Reus (RACREUS), que en el año de su fundación, en 1935, inició la compra de los terrenos para instalarse. Fue también base del Ejército del aire de la Escuela de Caza hasta su posterior traslado a Sevilla.

En 1992 se cerró la escuela y el aeródromo se centró en el ámbito civil cuya titularidad pasó a AENA.

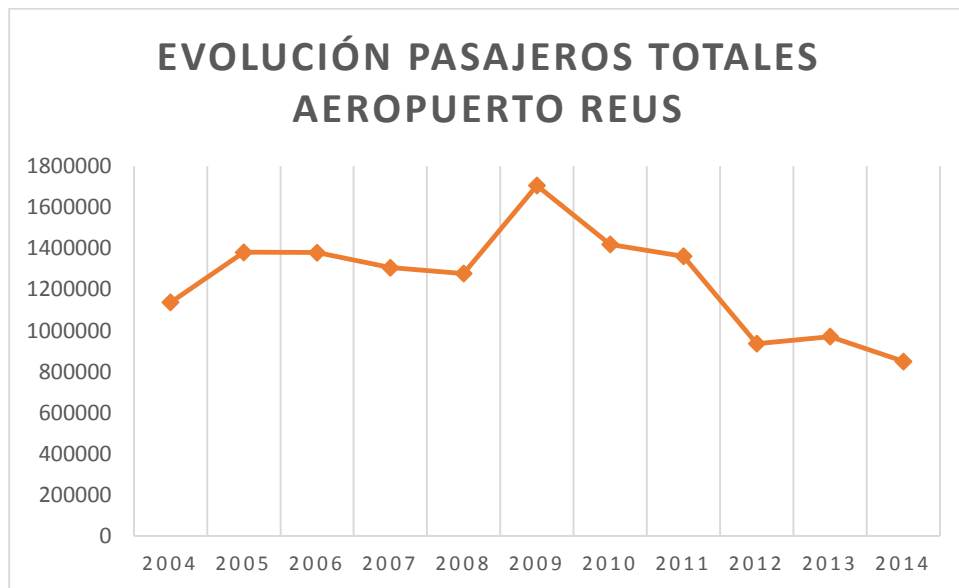
Se encuentra situado en una zona estratégica, ya que la Costa Dorada es importante ya sea por la industria petroquímica localizada en Tarragona, el comercio de la ciudad de Reus y, con mayor precisión, el turismo de sol y playa que ofrecen Salou y Cambrils.

Reus cuenta con 7 compañías “low cost” que operan en el aeropuerto ofreciendo 19 destinos de los cuales la mayoría son británicos. El tráfico comercial en Reus representa el 70% de las operaciones, mientras que el tráfico chárter, muy importante en este aeropuerto pues forma parte de los viajes combinados que llegan a la Costa Dorada, realiza el 27% de las operaciones.

El aeropuerto de Reus representa una función vital para todas aquellas poblaciones que basan sus ingresos en el turismo. Sin el aeropuerto, la zona dejaría de recibir cerca de 1 millón de turistas, cifra muy importante en la economía de la región.

Además, el turismo proporciona tanto empleo directo en cuanto a compañías y mantenimiento del aeropuerto, como indirecto, pues esta zona cuenta con numerosos hoteles y el parque temático Port Aventura, que es el más importante de España, y uno de los principales a nivel europeo.

Tráfico: evolución anual

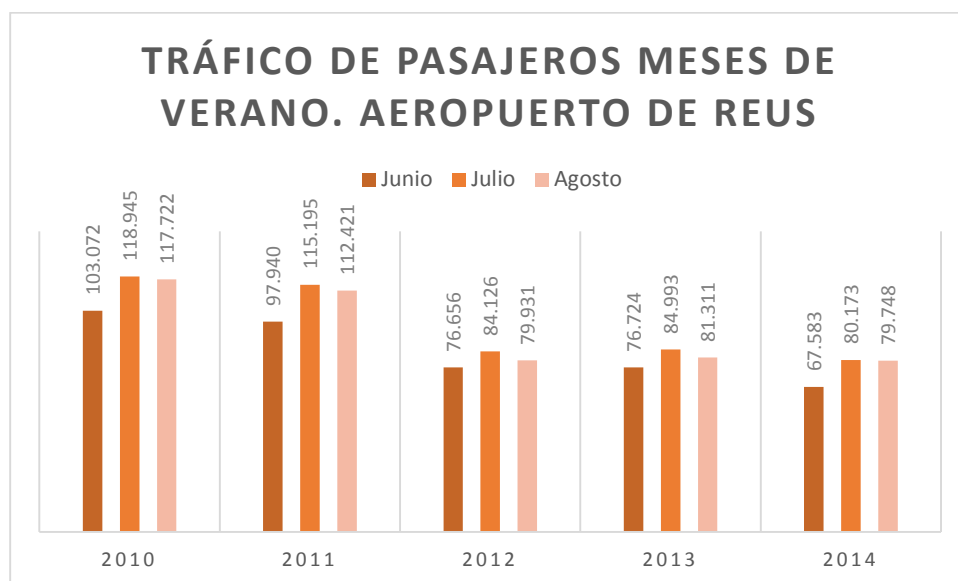


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Como podemos observar en el gráfico anterior fue a partir de 2004 cuando el aeropuerto tomó importancia a partir de los vuelos de bajo coste mayoritariamente operados por Ryanair.

Ryanair ha potenciado este aeropuerto por su cercanía a poblaciones turísticas como Cambrils y Salou y al parque temático Port Aventura. En 1995 cerca de 500.000 pasajeros pasaron por las instalaciones del aeropuerto de la Costa Dorada, mientras que en 2004 esta cifra alcanzó el millón de pasajeros. Fue en 2008 cuando alcanzó su mayor tráfico de pasajeros con una cifra de 5.510.970 de los cuales el 92% fueron transportados por Ryanair.

Tráfico: evolución meses de verano



Elaboración propia a partir de datos del TPC

Uno de los impactos económicos más relevantes que se producen en la zona es gracias a Port Aventura. El conocido parque se ha convertido en los últimos años en uno de los más completos resorts de vacaciones del área Mediterránea, y de hecho desde el año 2012 se promociona con el nombre de Port Aventura Resort. Ubicado entre Salou y Vila-seca recibe cada año más de 3 millones de visitantes de los cuales destacan los turistas nacionales, ingleses y franceses.

Además de estar especializado en un turismo familiar, la Costa Dorada también es uno de los destinos preferidos para los extranjeros para practicar el golf. La feria más importante del sector la IGTM (International Golf Travel Market) se celebró en el Port Aventura Convention Center en 2013, a la cual acudieron más de 700 proveedores de servicios y 150 de comunicación. Cosa que hizo realzar la marca turística de la Costa Dorada promocionando así el destino como turismo de golf.

Mapa de rutas



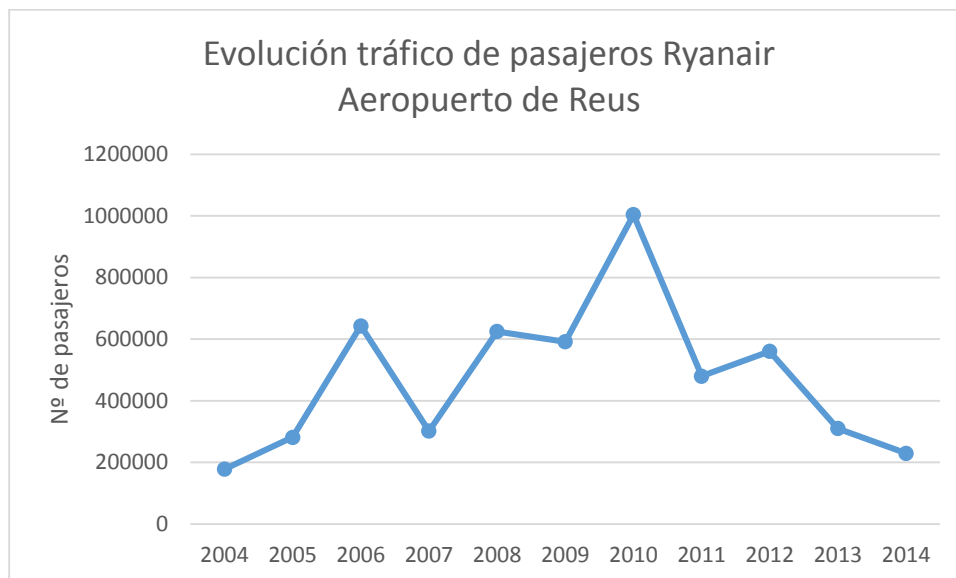
Aerolíneas

El aeropuerto de Reus opera en 21 aeropuertos de los cuales, la mayoría son británicos, debido a la influencia que ellos tienen sobre la región mediante paquetes vacacionales y vuelos chárter.

Aerolínea	Destino
Jet2.com	Belfast, Nottingham, Leeds, Manchester, Newcastle
Thomas Cook Airlines Limited	Belfast, Cardiff, Glasgow, Londres, Manchester, Newcastle
Thomson Airways Limited	Belfast, Birmingham, Bristol, Cardiff, Doncaster, Glasow, Londres, Manchester, Newcastle
Jetair fly (TUI)	Bruselas
Ryanair	Bruselas, Dublin, Endhoven, Frankfurt, Londres

ASL Airlines	Cork, Dublin, Shannon
(Ireland)	
Alba Star	Manchester
(SA)	
Royal Flight	Moscú
Airlines	

Aerolínea dominante: normalmente Ryanair

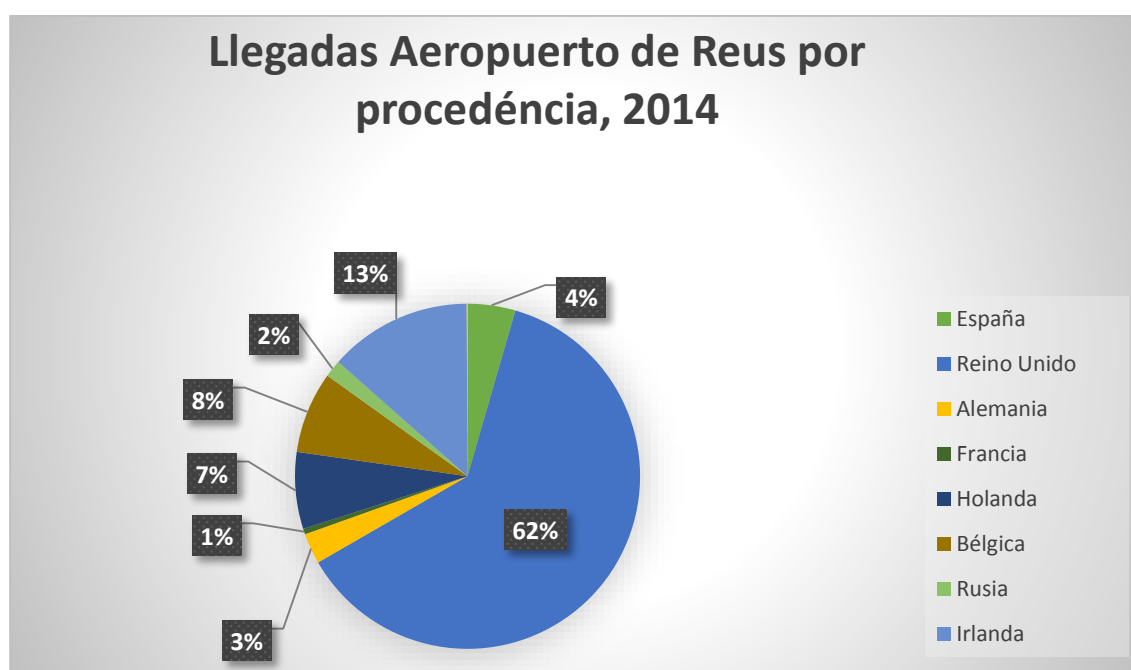


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

A continuación, podemos observar los meses en los cuales hay más afluencia de pasajeros en el aeropuerto de Reus (los meses estivales). La mayoría de los pasajeros suelen acudir a Salou o Cambrils, siendo el turismo de sol y playa el fenómeno con más importancia de la zona.

En segundo lugar, la ciudad de Tarragona, importante por su historia y sus yacimientos romanos, que hacen de la Costa Dorada un destino con múltiples actividades además de Port Aventura.

Siendo Ryanair la aerolínea que predomina en el aeropuerto de la Costa Dorada, podemos observar las fluctuaciones que sufre desde 2004. En 2010 decide instalarse en las inmediaciones del aeropuerto más importante catalán debido a unas mejoras de tasas aeroportuarias y la gran demanda de sus destinos. La aerolínea irlandesa no quiere dejar de lado los aeropuertos secundarios, pero quiere evolucionar con la posesión de nuevos aviones que quiere enviar a nuevas bases para así aumentar su demanda.



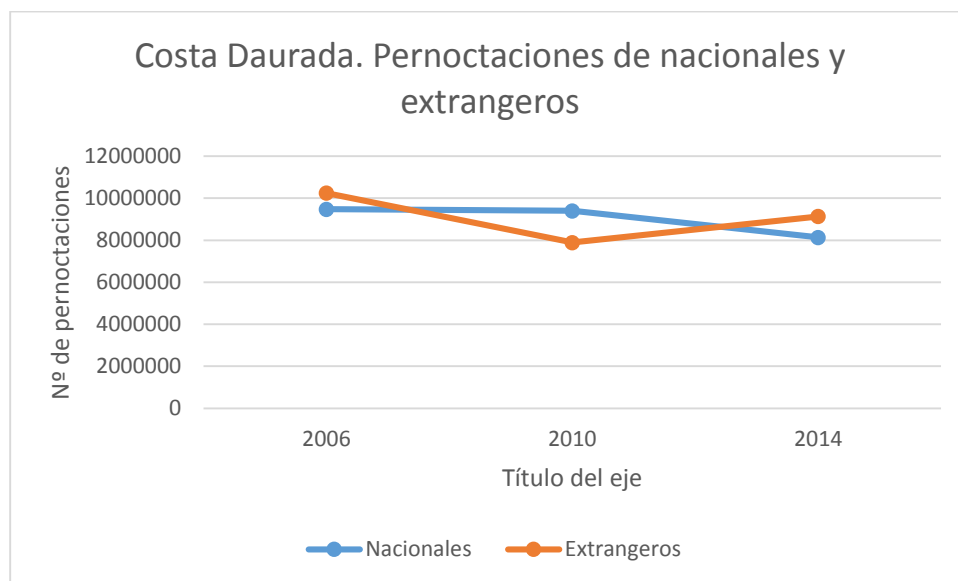
Elaboración propia a partir de datos del PCT

En 2014 llegaron al Aeropuerto de Reus 850.492 pasajeros, una de las cifras más bajas en los últimos años.

El gráfico anterior muestra las llegadas al aeropuerto según país de procedencia, siendo los turistas del Reino Unido con un 62% los pasajeros que más frecuentan este aeropuerto. Seguidamente con un 13% encontramos a los irlandeses, con un 8% y un 7% los belgas y holandeses respectivamente. Con cifras más bajas, el resto de España, los rusos, alemanes y franceses.

Turismo

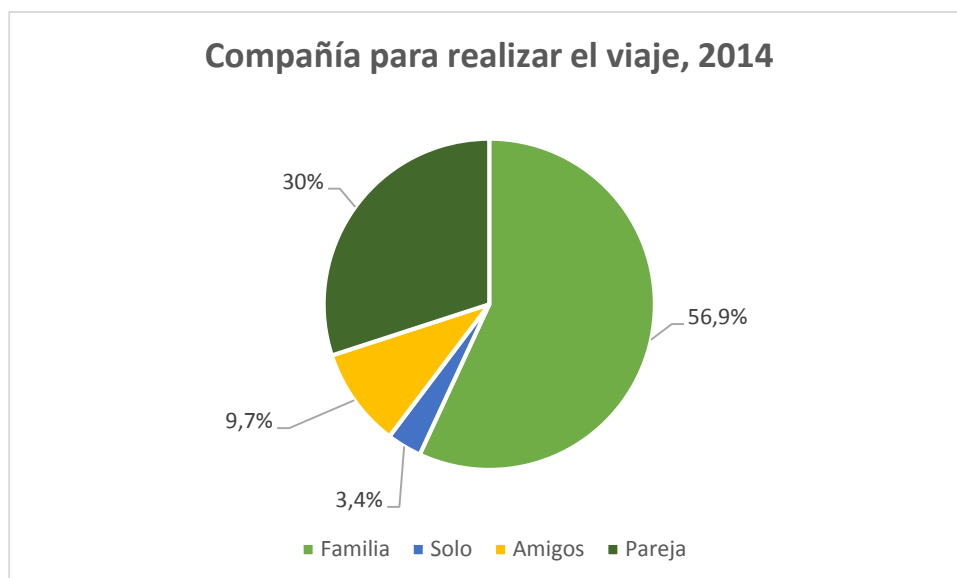
Debido a la duración de los destinos de sol y playa la media para la Costa Dorada es de 10.5 días en 2014, aunque encontramos que el porcentaje de estadas de entre 16-30 días asciende al 9% de los turistas. Gran parte de este porcentaje son holandeses, cuyo alojamiento son segundas residencias y tienen una alta fidelidad a la zona.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de IDESCAT

Buena parte de las pernoctaciones en la región son por parte de nacionales, motivo por el cual el 58.5% de los visitantes a la Costa Dorada lo hace mediante un turismo. Seguidamente, encontramos que el 9.3% y el 8.8% lo hace mediante avión chárter desde Barcelona y avión regular también desde Barcelona respectivamente. También destacar que el 8.2% de turistas que nos visitan lo hacen mediante chárter en el aeropuerto de Reus.

Es un destino mayormente elegido por familias, como podemos ver a continuación, debido a la gran oferta de actividades que ofrece, así como el parque temático Port Aventura, los parques acuáticos Costa Caribe y Aquopolis y las distintas actividades que hacen a pie de playa para los niños.



Elaboración propia a partir de datos extraídos del PCT

Según información proporcionada por la Costa Dorada Hoteles encontramos que el gasto medio por persona en esta región oscila entre 101€ por persona y día en 2014.

La mayoría de los visitantes a la Costa Dorada están a caballo entre 35 y 44 años (32.8%). En segundo lugar con un 27.4% el grupo posterior de entre 45 y 54 años. En menor medida los grupos de edad entre 25 y 34 años.

Debido a ser una destinación mayoritariamente visitada por familias el promedio de edad de entre los visitantes es entre 35 y 44 años.

El motivo principal de la decisión del viaje en la Costa Dorada es por el sol y la playa con un 47.5% y en segundo lugar, en cuanto se refiere a los nacionales, por motivo de proximidad e ubicación.

La mayoría de regiones turísticas tienen altos grados de fidelidad, motivo por el cual las segundas residencias ocupan altos porcentajes de ocupación. La fidelidad que encontramos en los turistas de la Costa Dorada equivale al 59.9%

OFERTA DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS EN LA COSTA DORADA, 2014

Establecimientos hotelero		Camping		Aloj. Rurales	
Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas
285	57,705	52	62,748	210	1,723

Elaboración propia.

El 66.8% de los visitantes a la Costa Dorada tiende a alojarse en establecimientos hoteleros. Los apartamentos tienen un alto grado de ocupación con un 49.8%.

3.2.3 Aeropuerto Girona-Costa Brava

Historia

El aeropuerto de Girona Costa Brava (código IATA: GRO, código ICAO: LEGE) es el mayor ejemplo de aeropuerto en experimentar el fenómeno de las aerolíneas low cost en nuestro país. El aeropuerto de Girona se encuentra aproximadamente a unos 12 Km de Girona y a 90 Km de Barcelona, en el municipio de Vilobí d'Onyar, comarca de la Selva.

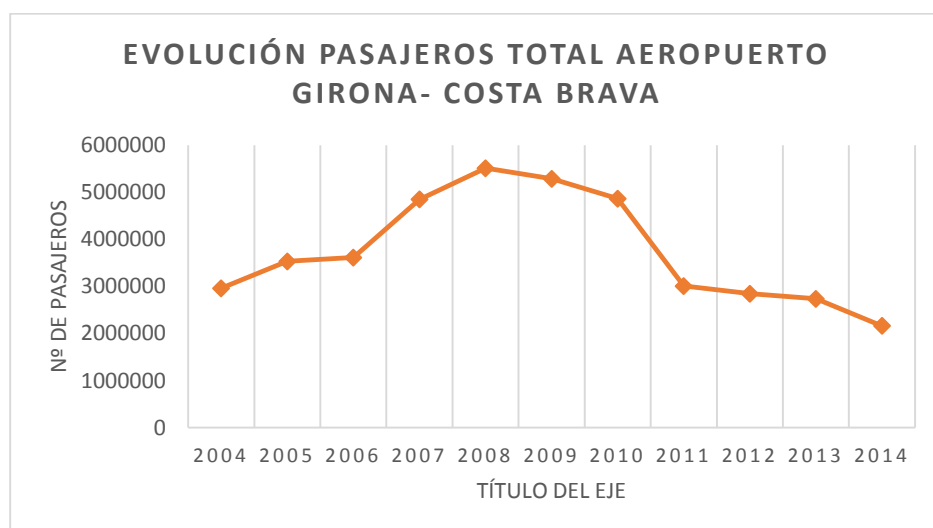
Girona Costa Brava fue construido en 1965 como aeropuerto de destino para poder alcanzar los municipios turísticos de la Costa Brava en un momento de dictadura franquista en que el turismo se había convertido en la principal actividad del país.

La principal operativa aérea que se llevaba a cabo era durante los meses de verano y con vuelos chárter a partir de paquetes turísticos, fletados por tour operadores sobretodo británico.

Fue en 2002 cuando se produjo el crecimiento de la compañía irlandesa en nuestro país uniendo al aeropuerto de la Costa Brava con el de Frankfurt Hahn, seguidamente de Londres Stansed y Milan Bergamo.

En Abril de 2004 Ryanair crea en Girona su primera base operativa en España, la cual unió el aeropuerto catalán con 16 destinos europeos. Gracias a ello el aeropuerto de Girona pasó de tener en sus inicios 250.000 pasajeros anuales a recibir hasta un máximo de 5.5 millones.

Tráfico: evolución anual

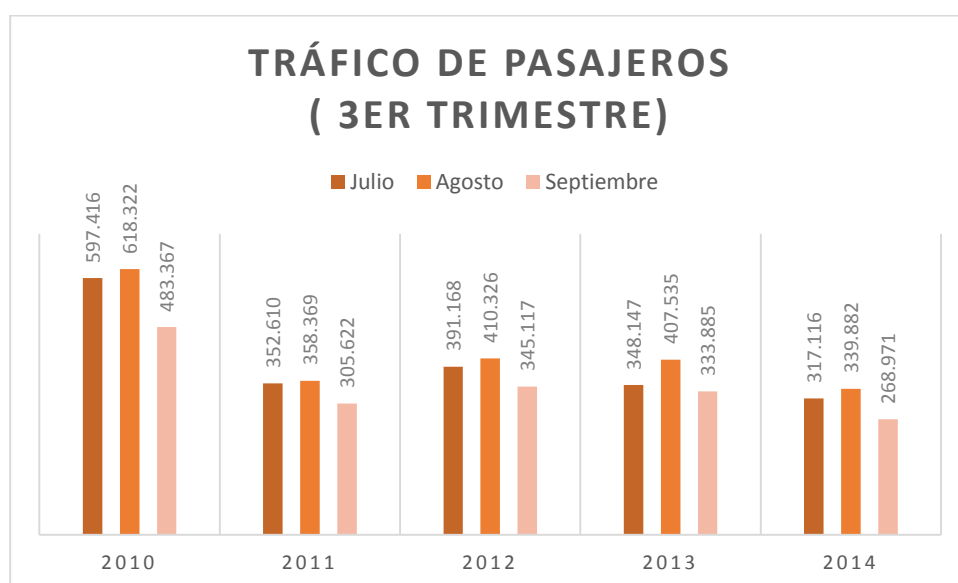


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Como podemos observar en el gráfico anterior en 2004 llegar al aeropuerto catalán aproximadamente 3 millones de pasajeros. La tendencia en los años posteriores ha ido en alza situándose el periodo de 2007 al 2009 los de mayor excelencia alcanzando cifras de aproximadamente los 5 millones de pasajeros. Fue entonces a partir de este periodo que se inició un declive y actualmente en 2014 la cifra anual de pasajeros que recibió el aeropuerto de Girona es de 2.2 millones.

El aeropuerto cuenta con siete aerolíneas chárter estacionales que operan en el periodo estival cuando más demanda hay sobre este destino.

Tráfico: evolución meses de verano



Elaboración propia a partir de datos extraídos del Observatori de Catalunya

Son los meses de julio, agosto y septiembre cuando el aeropuerto recibe su mayor nombre de pasajeros y cuya aerolíneas chárter comienzan a operar. Como podemos observar en el gráfico anterior, en una comparativa entre los cuatro años anteriores, fue en 2010 cuando el aeropuerto obtuvo su mayor nombre de pasajeros alcanzando cifras de aproximadamente 6 millones de pasajeros en Julio. A partir de aquí observamos un declive en cuanto a los años siguientes.

Aerolíneas

El cuadro que se muestra continuación hace referencia a las 7 aerolíneas chárter que operan en el aeropuerto noreste catalán.

Aerolínea	Destino
Air Malta	Malta
Aviolet	Belgrado
Danish Air Transport	Billund
Europe Airpost	Marsella
Evelop Airlines	Alicante
Fly Egypt	El Cairo
Luxair	Luxemburgo

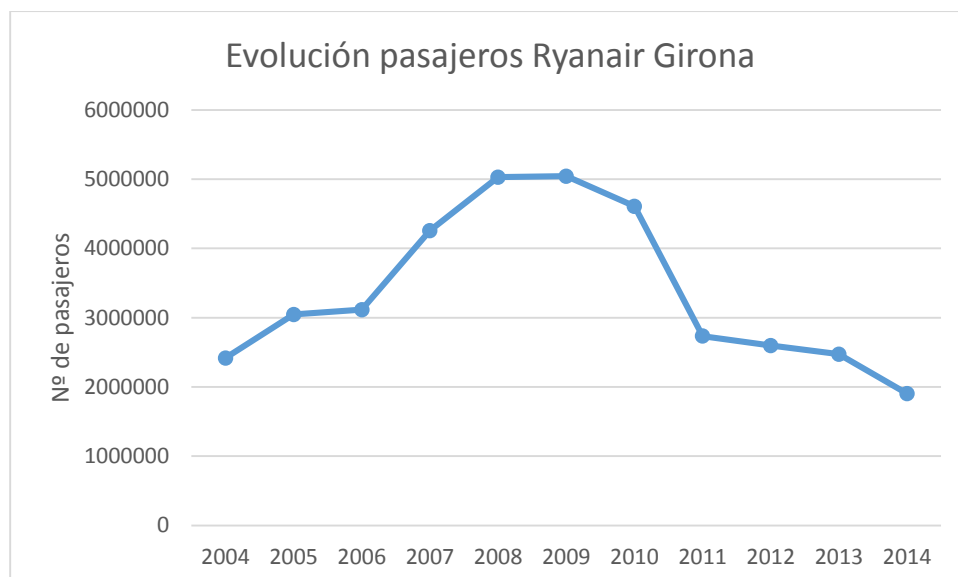
Actualmente son cinco las compañías que operan de forma regular en el aeropuerto:

Aerolínea	Destino
Ryanair	Billund, Bournemouth, Bratislava, Bremen, Bristol, Bruselas, Krakow, Dublin, Niederrhein, Eindhoven, Frankfurt, Karlsruhe, Baden, Londres, Maastricht, Malta, Manchester, Memmingen, Paris, Pescara, Florence, Poznar, Rabat, Tallin, Tessalonica, Trapari, Wroclaw.
Transavia Holland B.V	Amsterdam, Rotterdam
Thomson Airways Limited	Glasgow, Londres, Manchester
Jetair fly (TUI)	Bruselas
Thomas Cook	Bruselas

Fuente: elaboración propia a partir de datos extraídos por AENA.

En el cuadro anterior se muestra todos los destinos representados en el mapa relacionado con la compañía que opera y la ciudad de destino. Gran parte de estos destinos son operados por Ryanair. En 2010 la compañía irlandesa operaba 4.6 millones de desplazamientos de aproximadamente 5 millones que se realizaban en este aeropuerto con un porcentaje del 98% del tráfico de pasajeros efectuado por Ryanair. En la actualidad la aerolínea sigue ocupando el primer lugar con el 92% del tráfico de pasajeros con una cifra de 1.9 millones de 2.1 millón de pasajeros que llegan al aeropuerto. Aquí también podemos observar el declive que se produce a partir del 2010 con la implementación de la aerolínea en el Aeropuerto del Prat.

Aerolínea dominante: normalmente Ryanair

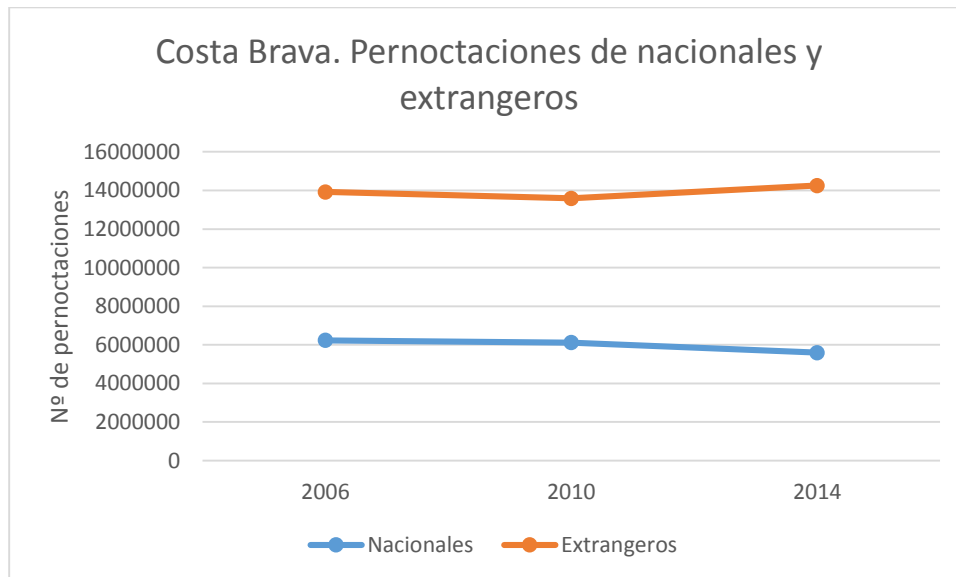


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Como podemos observar en el gráfico, la aerolínea irlandesa tiene su máximo esplendor a partir de 2006 cuando se produce un auge en número de pasajeros y por tanto también en operaciones llegando en 2008 a 55 destinos operados por Ryanair. No obstante a causa de la implantación de la aerolínea en el aeropuerto del Prat- Barcelona, los destinos de la ciudad gironense se vieron afectados a partir de 2010, de ahí su declive en operaciones.

En Barcelona es el tercer operador con mayor nombre de operaciones superado por Vueling y Spanair.

Turismo



Elaboración propia a partir de datos extraídos de IDESCAR

Procedencia

Como podemos observar en el gráfico anterior, la Costa Brava recibe mayoritariamente un turismo internacional sobretodo británico y belga. Las perfectas combinaciones que proporciona el aeropuerto de Girona hacen de este destino un lugar de fácil accesibilidad para disfrutar de sus maravillosas playas y la cercanía con la ciudad Condal.

El gasto medio de los turistas en la costa Brava en 2014 fue de 87.6€ por día y persona. Cabe destacar que el turismo de negocios supone un gran impacto económico para la provincia de Girona con un ingreso de 87.6 millones de euros, cuya media es de 733 euros por asistente durante estancias de tres días de media.

En cuanto al tipo de alojamiento, la mayor parte de los visitantes suele alojarse en establecimientos hoteleros con un 57.5% en 2014 y un 40% de los turistas prefieren la oferta que ofrecen los campings.

Establecimientos hotelero		Camping		Aloj. Rurales	
Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas
857	82.094	144	132.219	775	6.324

* Incluidos hostales y pensiones

3.2.4 Relación Aeropuerto-Turismo

Los aeropuertos turísticos están más expuestos a la competencia tanto nacional como internacional de sus propios aeropuertos, debido a que los pasajeros acuden a ellos ya sea por cuestiones de ocio o por el precio y no por cuestiones personales.

La competencia a la que están expuestos los aeropuertos turísticos está relacionada con las rutas chárter y las realizadas por las aerolíneas de bajo coste.

Según el Instituto de Estudios Turísticos los países considerados competidores a España son: Turquía, Túnez, Egipto, Marruecos, Croacia, Chipre, Bulgaria, Grecia, Italia, R.Dominicana, Cuba, México, Brasil, EEUU, Alemania, Reino Unido, Francia y Portugal. Aunque los países con más frecuencia planteados por los turistas como alternativa serían los países mediterráneos como Italia, Francia y Grecia.

La cifra de llegadas internaciones a los aeropuertos españoles en 2013 fue de 64,4 millones, de los cuales el 54,2% de pasajeros lo hicieron a través de aerolíneas de bajo coste.

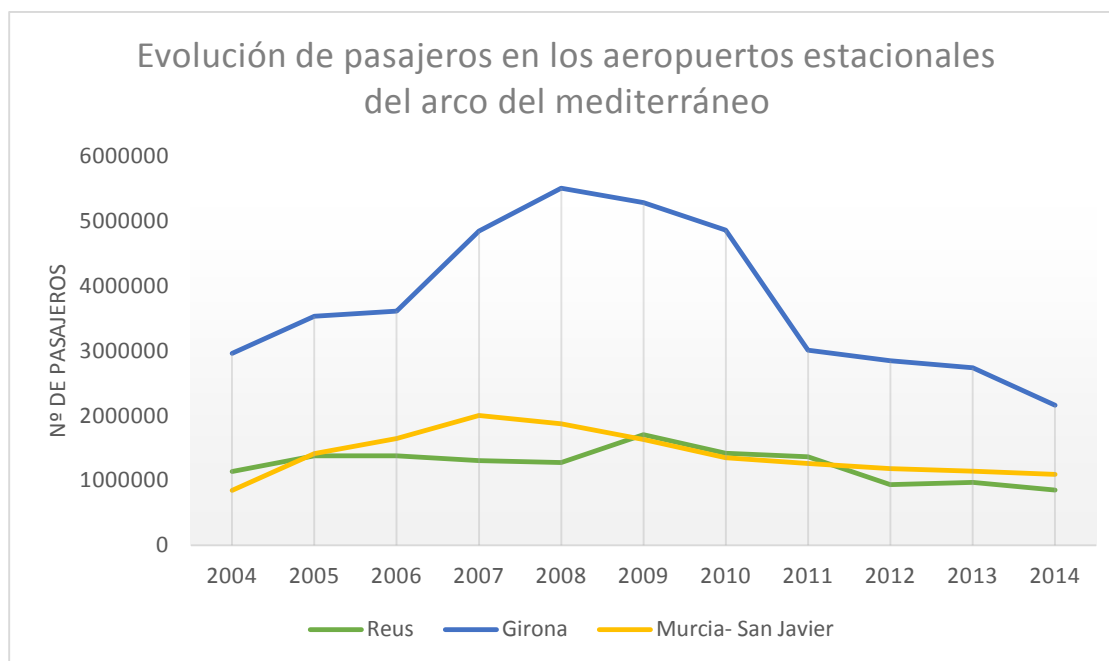
Encontramos competencia geográfica por lo que hace el aeropuerto de Girona y Reus con el aeropuerto de Barcelona debido que la distancia entre ambos es reducida. En el caso de los aeropuertos del Levante, la competencia es intensa entre Murcia-San Javier y Alicante debido a que el tipo de turismo coincide y solo encontramos una hora de distancia entre ambos.

A continuación se muestra un cuadro resumen comparando los tres destinos: en primer lugar en cuanto al aeropuerto, y en segundo lugar el impacto que tiene el turismo es sus marcas turísticas.

<u>AEROPUERTOS</u>			
	Murcia-San Javier	Girona-Costa Brava	Reus
Aerolíneas	Ryanair, EasyJet, Iberia, Jet2.com, Jetairfly, Norwegian, Aer Lingus	Transavia Holland B.V, Ryanair, Jetairfly (TUI), Thomas Cook, Thomson Airways	Jet2.com, Thomas Cook Airlines, Thomson Airways, Jetairfly, Ryanair, ASL Airlines, Alba Star, Royal Flight Airlines
Destinos	17 destinos	34 destinos	21 destinos
Pasajeros 2014	1.095.343	1.775.318	850.648

Elaboración propia.

Observamos que el Aeropuerto de Girona- Costa Brava es el que más destinos ofrece y el cual tiene más afluencia de pasajeros. Ryanair estableció su base en el aeropuerto de la Costa Brava para ofrecer a los destinos europeos una vía de escape a estas inmediaciones y así poder disfrutar de la costa mediterránea a un bajo precio.



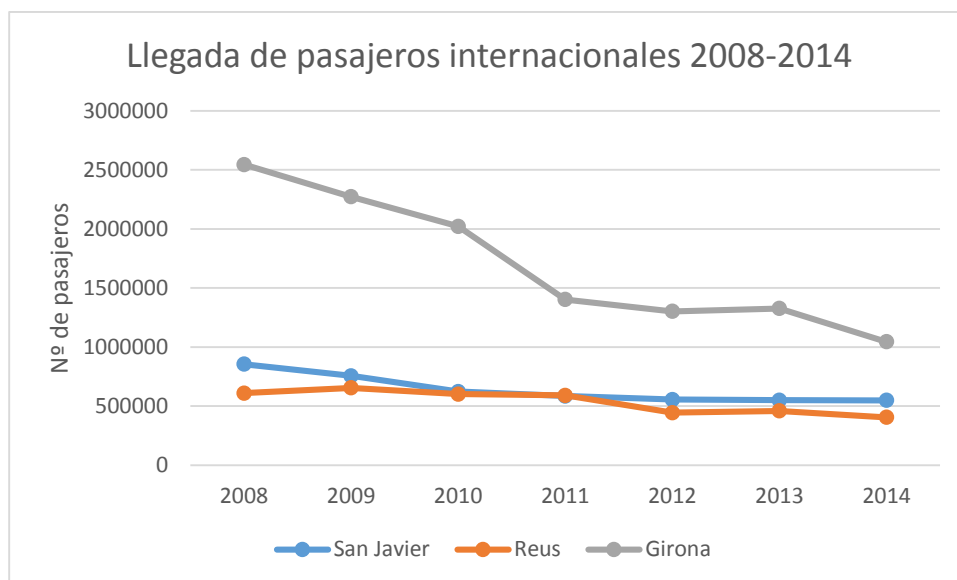
Elaboración propia a partir de datos de AENA

En el gráfico anterior podemos observar como los tres aeropuertos a partir de 2010-2011 han sufrido una bajada en cuanto a tráfico de turistas. Como aspectos en común en cuanto a los tres aeropuertos estudiados son los países emisores de pasajeros. En los tres aeropuertos frecuentan pasajeros de Reino Unido en primer lugar, Alemania, Bélgica, Holanda y España. En segundo lugar las compañías con las que suelen operar, aunque no siempre son las mismas, si suelen ser las principales las compañías de bajo coste, por ejemplo Ryanair, que es la que realiza más viajes en Europa.

El aeropuerto de Reus y San Javier suelen tener una afluencia de pasajeros similar, mientras que el aeropuerto de Girona destaca entre ellos siendo una de las bases europeas de la aerolínea irlandesa Ryanair.

También cabe destacar la crisis económica mundial que empezó en 2008 la cual afectó de manera directa al sector turístico español. Muchos viajeros, como se observa en el gráfico anterior, disminuyeron su periodo de vacaciones, dejaron de hospedarse en hoteles para recurrir a alquileres más económicos como son los apartamentos para así repartir gastos.

Motivo por el cual dejaron de viajar a través de los aeropuertos así descendiendo el número de pasajeros a partir del periodo del 2009.



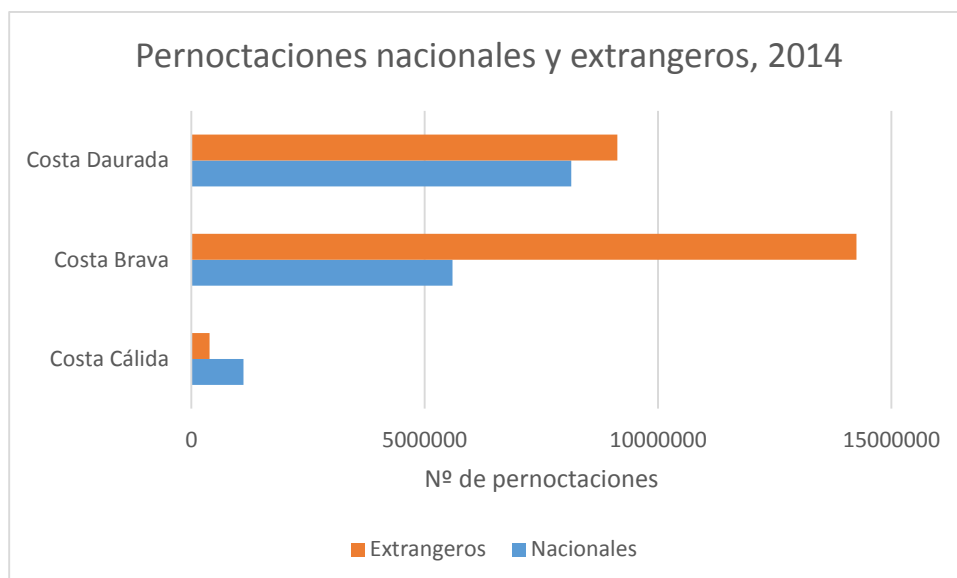
Elaboración propia a partir de datos de INE

Los tres aeropuertos predominan por un flujo de pasajeros internacionales, aunque destaca el aeropuerto de Girona por la cantidad de operaciones que realiza a destinos internacionales a través de la compañía irlandesa. En 2010 sucede una bajada de pasajeros como se puede observar en el gráfico en cuanto a Girona, pues la aerolínea regula sus vuelos al aeropuerto del Prat, tomando menos importancia el aeropuerto gerundense i centrándose en aeropuertos principales por una bajada de tasas en este aeropuerto comparado con otros aeropuertos de tamaño similar que lo hace compatible con el modelo de gestión de las low cost. Cosa que produjo un efecto colateral sobre Reus y Girona que han desarrollado un rol como aeropuertos secundarios de Barcelona los cuales tienen una dependencia abrumadora sobre Ryanair.

El porcentaje de nacionales en estos aeropuertos no es destacable pues equivale entre el 10 y el 15% de llegadas de pasajeros.

Son las aerolíneas de bajo coste quienes realizan el aproximadamente 85-90% de las operaciones en estos aeropuertos, destacando como aerolínea dominante Ryanair.

A través del gráfico que mostramos a continuación podemos observar como las tres zonas estudiadas del mediterráneo atraen a un distinto perfil de turista. Según datos extraídos del INE e IDESCAT, encontramos como la Costa Brava destaca de manera abrumadora en cuanto a pernoctaciones de turistas extranjeros. La Costa Cálida con datos bastante menores a las dos marcas turísticas estudiadas, atrae a un tipo de turista nacional.



Elaboración propia a partir de datos extraídos de CARM e IDESCAT

Tal y como muestra el cuadro comparativo elaborado a partir de los datos analizados anteriormente por región turística podemos decir que las tres regiones estudiadas son famosas ya sea por el turismo que recibe gracias a su clima y sus playas, por actividades de ocio como el golf o por parques temáticos.

Los tres destinos tienen un perfil de turista muy parecido pudiendo competir entre ellos, aunque cabe destacar que la costa catalana tiene un papel más importante por número de llegadas, como hemos podido observar en el gráfico anterior en cuanto a pernoctaciones de turistas.

Los aeropuertos estudiados han beneficiado de manera positiva sus regiones siendo el turismo el principal factor que contribuye en el PIB de estas regiones. En periodo estival Costa Cálida, Costa Brava y Costa Dorada duplica y triplica sus habitantes haciendo de estas zonas, lugares fantásticos para atraer un perfil de turista con ganas de disfrutar de la playa y de sus hoteles.

En cuanto a la ocupación laboral también contribuye en el sector turístico aumentando así los contratos laborales en época estival para atender a la gran demanda de estas zonas.

España es el destino preferido para jugar al golf entre los aficionados a este deporte de Reino Unido, Francia, Alemania y Escandinavia.

El perfil del turista de golf es muy importante pues suele alojarse en hoteles de cuatro y cinco estrellas, tiene un gasto medio por día por encima de la media y suele estar alojado entre 10-14 días. Motivo por el cual aporta a la región un importante impacto económico. Según el estudio presentado en la feria International Golf Travel Market (IGTM), celebrada en Salou, el turismo de golf generó en 2012 un impacto económico de 340 millones de euros en España.

	Costa Cálida	Costa Brava	Costa Daurada
Turismo	Nacional Familiar 47,6% Sol y playa, Golf	Internacional Sol y playa Negocios	Nacional- Internacional Familiar 56,9% Sol y playa
Estancia media hotelera	3.5 días	3.4 días	3.8 días
Gasto Medio Pax/día	62 €	87.6€	101€
Alojamiento	2ª residencia 67,3% Hoteles 27,6%	Hoteles 57.5% Camping 40%	Hoteles 66,8% Apartamentos 49,8%

Después de analizar cada destino en profundidad, en cuanto a llegadas de turistas por aeropuerto y el impacto que ello causa en la zona podemos decir que los tres destinos tienen como protagonista el turismo de sol y playa. Ubicados en las inmediaciones del Mediterráneo pueden disfrutar del buen clima que estas regiones ofrecen y la amplia oferta de establecimientos.

Encontramos que la Costa Cálida mueve un mayor número de turistas nacionales mientras que la Costa Brava y Costa Dorada recibe internacionales, ya sea por un mayor número de paquetes turísticos integrados con vuelos chárter o una bajada de precios para estos destinos desde aerolíneas de bajo coste.

La estancia media hotelera es prácticamente similar en las tres regiones. Mientras la Costa Cálida a causa de un mayor número de segundas residencias, la estancia media de los turistas en general es de prácticamente 15 días. El gasto medio por persona y día se observa que la Costa Dorada es el destino donde más dinero se gasta de los tres, seguido por la Costa Brava y en último lugar la Costa Cálida.

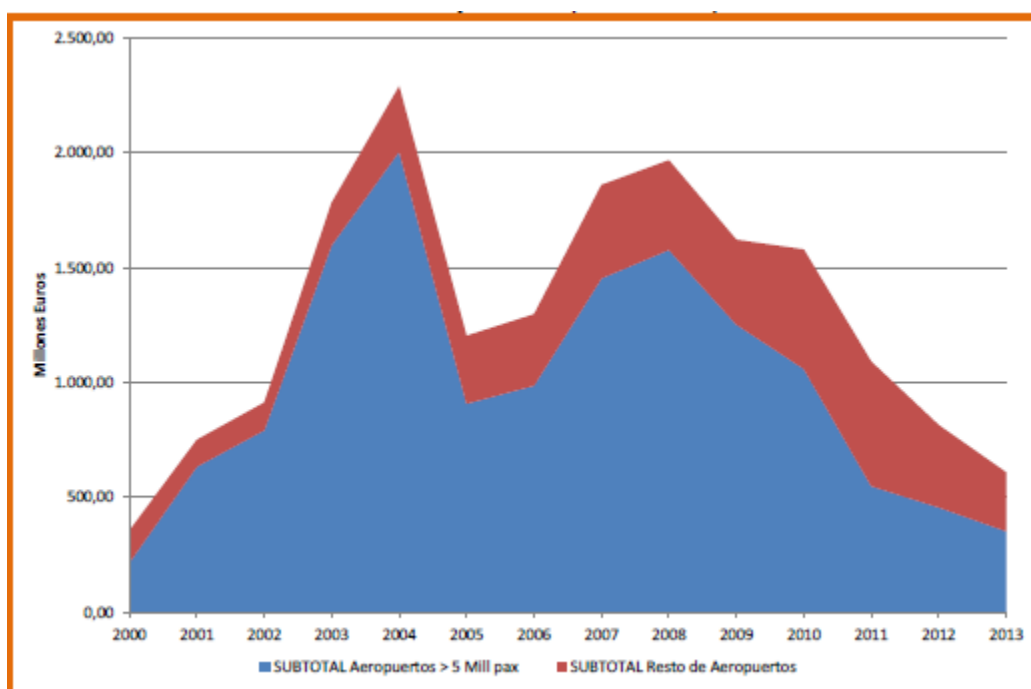
4. Análisis de inversiones y subvenciones recibidas en aeropuertos turísticos del arco del Mediterráneo.

Inversiones en aeropuertos de AENA

La gestión y propiedad de prácticamente la totalidad del sistema aeroportuario español es de AENA Aeropuertos. Por este motivo el análisis de su gestión es muy relevante a la hora de establecer sus beneficios o pérdidas del sector aeroportuario español. El plan de inversiones por AENA Aeropuertos entre 2000 y 2010 alcanzó los 17.000 millones de euros. Las inversiones del gestor aeroportuario no se han limitado a los grandes aeropuertos sino que los de menos tamaño han obtenido también recursos.

Según el informe de la CNMC, AENA desde el año 2000 ha invertido 4.295 millones de euros en aeropuertos de menos de 5 millones de pasajeros, cosa que supuso el 25% del total de las inversiones.

Inversiones millones de euros en los aeropuertos de la red de AENA Aeropuertos (2010-2013)



Fuente: Comisión Nacional de la Competencia y AENA Aeropuertos

A causa de las grandes inversiones y la moderada evolución de las tasas aeroportuarias, AENA Aeropuertos incrementó su endeudamiento alcanzando su nivel máximo en 2011. En

2013 se registró un beneficio de 715 millones de euros, frente pérdidas de 69 millones en 2012. En 2014 logró un beneficio neto de 479 millones de euros, que supuso un descenso del 19.8% respecto el año anterior y en 2015, AENA tuvo un beneficio neto de 833 millones de euros, con lo que la deuda financiera se vio reducida hasta los 9.401,7 millones de euros frente a los 10.733 millones del año anterior. En 2015, el tráfico de pasajeros alcanzó los 207.4 millones de usuarios (incremento del 5.9%). En concreto, los viajeros internacionales subieron un 5.9% y los nacionales un 6.1%.

Según el Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos de Cataluña para el período 2009-2015 el conjunto de las inversiones promovidas para aeropuertos y aeródromos por parte de la Generalitat de Cataluña y AENA ascienden a 1.586 millones de euros, de los cuales 394.22 millones son utilizados para los aeropuertos y aeródromos que son competencia de la Generalitat y 1.191,7 millones de euros corresponden a las inversiones previstas por AENA en los grandes aeropuertos comerciales y aeródromo de Sabadell.

Aeropuertos	Total (2007-2010) millones de €
Barcelona	976.2
Girona	73.0
Reus	118.1
Sabadell	24.4
<u>TOTAL</u>	1.191.7

Fuente: Generalitat de Cataluña

Marco normativo que afecta a la concesión de subvenciones

España cuenta con un gran número de pequeños aeropuertos, a los cuales resulta más difícil atraer negocio comparado con otros aeropuertos de mayor tamaño. Por lo general, los aeropuertos de este tipo se encuentran alejados de las grandes zonas urbanas, y cuentan con un número reducido de pasajeros, motivo por el cual aerolíneas de bajo coste deciden instalarse en ellos debido a que ofrecen tasas de aterrizaje económicas, e incluso algunos aeropuertos deciden pagar a las aerolíneas con el objeto de seducirlas mediante acuerdos comerciales. La mayoría de estos aeropuertos son públicos y las administraciones locales los consideran una herramienta para impulsar la economía de sus regiones.

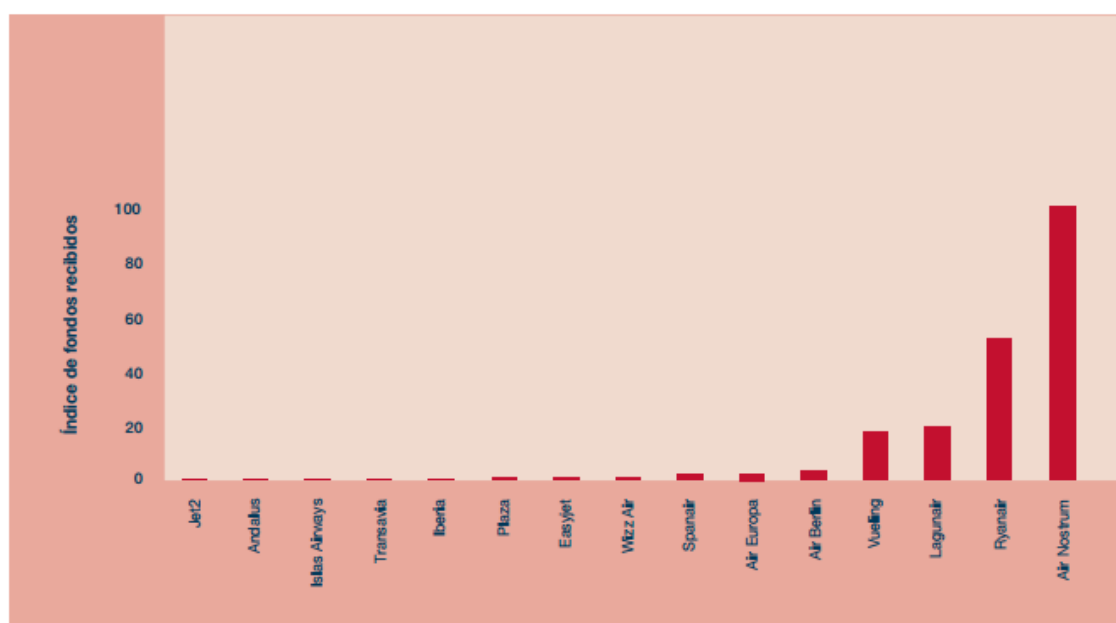
El marco normativo comunitario permite la concesión de ayudas estatales para inversiones en infraestructuras en el caso de los aeropuertos de pequeño tamaño. También permite una ayuda (limitada) al inicio de la actividad para líneas áreas que abran nuevas rutas.

Todos los aeropuertos independientemente de su tamaño tienen que hacer frente a costes fijos como la iluminación de las pistas, tenga mucho o poco tráfico o este vacía. Lo mismo ocurre con el servicio de salvamento y extinción de incendios, así como con otros costes fijos. Dado que en los aeropuertos pequeños el tráfico de pasajeros es menor, los costes fijos por pasajero en estos aeropuertos son mucho más altos.

Subvenciones concedidas

Las ayudas públicas a las compañías aéreas se han convertido en un método muy utilizado por las administraciones regionales y locales españolas como incentivo económico para facilitar la apertura de nuevas rutas o asegurar la continuidad de otras ya existentes.

Gráfico nº 1: Orden relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autonómicos (años 2007-2001)



Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)

Según el informe de la Comisión Nacional de la Competencia (2012), las distintas ayudas que se otorgaron a las aerolíneas por comunidades autónomas entre 2007 y 2011 alcanzaron los 250 millones de euros. Puesto que el territorio español cuenta con un número elevado de aeropuertos, aunque AENA hace un balance general de todos ellos entendiendo cada aeropuerto como distintas terminales repartidas en el territorio español. Los aeropuertos

pequeños y de poco tránsito, los cuales no están sometidos a regiones turísticas, sus administradores locales o regionales firman acuerdos con compañías aéreas (generalmente low cost) para que estas implanten vuelos a cambio de una cantidad económica

De este tipo de ayudas, que adoptan la forma de acuerdos de promoción turística por parte de las administraciones públicas, Ryanair y Air Nostrum fueron las principales beneficiarias como se puede observar en el gráfico anterior.

Como muestra el cuadro siguiente, Reus fue el aeropuerto que recibió más ayudas de los 3 aeropuertos estudiados.

Fondos públicos (€) recibidos por aerolíneas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos autonómicos e infraautonómicos referidos a cada aeropuerto. 2007-2011

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
Girona	336.400		408.333	1.522.833	1.930.000	4.197.566
Reus	0	0	2.750.000	3.500.000	3.500.000	9.750.000
San Javier	650.999	400.000	1.704.688	1.704.688	354.000	4.814.376

Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)

De los casi 30 millones de euros concedidos en ayudas públicas en concepto de promoción en 2007 turística ha pasado a más del doble en 2009 con cifras de hasta 62.5 millones de euros, año en el que alcanzaron su máximo histórico, descendiendo un 18% (hasta 51 millones de euros) en 2010 y una cifra similar en 2011. El total de fondos públicos concedidos a estas aerolíneas por medio de “contratos publicitarios” asciende a cerca de 250 millones de euros en todo el conjunto de AENA en España.

Cabe destacar que Ryanair siempre ha estado en el ojo del huracán por las subvenciones públicas que recibe por estar presente en determinados aeropuertos regionales y por su estrategia comercial. Ryanair ha sido acusada de *establecer precios predatorios*, que consiste en vender un producto o servicio por debajo de su coste de producción, con el fin de ir eliminando a las empresas competidores para alcanzar un monopolio.

En 2012 la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) cifró que Ryanair había recibido más de 793 millones de euros en ayudas públicas entre 2011 y 2012, cosa que la compañía irlandesa negó. De hecho, el estudio de la AEA afirma que Ryanair habría tenido pérdidas de cerca 300 millones de euros si hubiera operado sin subsidios (del 1 abril 2011 a 31 marzo 2012)

En 2012 la Generalitat de Cataluña llegó a un acuerdo para los 5 años siguientes con la compañía irlandesa donde se estableció que cada año recibiría 9 millones al año en subvenciones para la que aerolínea Ryanair siguiese en Girona y Reus.

En cuanto a Girona, las administraciones públicas (Generalitat, Diputación y Ayuntamiento de Girona) acordaron aportar a partir de 2012 una cantidad total de 5.8 millones de euros al año (unos 30 millones en cinco años) y Ryanair se comprometió a transportar, a partir del mismo mes de abril de 2012, entre 3 y 4 millones de pasajeros al año en el aeropuerto Girona-Costa Brava con intención de doblar las 23 rutas y recuperar la ruta Girona-Madrid.

En cuanto a Reus, el acuerdo es igual para 5 años y cuenta además con la implicación de las instituciones públicas, esta vez con 3.2 millones de euros anuales (16 millones en 5 años) para incrementar así los pasajeros en más de medio millón.

Tras la implantación de la aerolínea irlandesa en el aeropuerto de Barcelona en 2010, la temporada de invierno de 2016 creció en un 13% mientras que en Girona y Reus se redujeron los vuelos.

Ryanair es una empresa con una finalidad muy clara, pues si no obtiene el beneficio esperado se retira o disminuye sus vuelos en ese aeropuerto. También es cierto que ha servido como motor dinamizador de destinos como Girona, Reus y San Javier donde ha multiplicado el flujo turístico. Las ayudas que recibe esta aerolínea por dichos aeropuertos no son solo financiadas por Administraciones Públicas, sino también por entidades privadas y público privadas como las Cámaras de Comercio

Para Enric Vilert, presidente del Patronato de Turismo de la Costa Brava, y Antoni Escudero, presidente de la Federación de Hostelería de las Comarcas de Girona, la campaña “Discover Costa Brava” a partir de 2004 con la llegada de la aerolínea ha permitido una descentralización turística y una única conexión con mercados europeos. Ryanair ejerce un papel dominante en Girona, constituyendo casi un monopolio, donde poder influir en su estrategia de precios y el poder de negociar las tarifas.

Ventajas y posibles efectos perversos de las subvenciones a aerolíneas

La Comisión Europea empezó en 2013 una investigación cuyo motivo principal era comprobar si las líneas aéreas operadas en Girona y Reus recibieron ayudas ilegales en cuanto a normas de competencia. Esta investigación se centra en ayudas públicas repartidas por la Administración local, principal y regional catalana.

Esta investigación comenzó a moverse en octubre de 2013 en Bruselas cuando tras una investigación por el grupo Air France-KLM hacia la aerolínea Ryanair calculó que Ryanair recibe anualmente 660 millones de euros en subvenciones, el equivalente a 11 euros por pasajero transportado.

La Comisión se centra en las ayudas regionales y locales en el caso de Reus, entre 2008 y 2012, mientras que en el caso de Girona se centra en las provinciales y locales desde el año 2003. Dicha investigación se centra si se trata de subvenciones directas, encubiertas, acuerdos comerciales o publicitarios que hayan **podido dar ventaja a una compañía en discriminación de otras.**

Según el informe de la Comisión Nacional de Competencia, estos fondos públicos estaban contribuyendo a acentuar el proceso de desviación de la demanda desde las compañías tradicionales a este tipo de aerolíneas, cuya finalidad es subvencionar la presencia de las aerolíneas en determinadas rutas, cuando deberían tener como finalidad la promoción de destinos para obtener una mayor afluencia de pasajeros. Lo importante de estos acuerdos es que estén establecidos en condiciones comerciales y que no haya selectividad, es decir que no estén dirigidos a una sola compañía o un grupo particular de compañías.

Las directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales advierte que estas ayudas solo pueden justificarse para aeropuertos de pequeño tamaño que no han alcanzado una masa crítica para un funcionamiento comercial autónomo.

Las ayudas estatales pueden ser concedidas a las compañías por cualquier entidad pública (Estado central, entes territoriales etc) o por los aeropuertos que acojan a subvenciones públicas.

5. CONCLUSIONES

Impacto de los aeropuertos secundarios

La intención de este proyecto ha sido la de investigar, analizar y comparar el desarrollo de 3 regiones mediterráneas a partir de la importancia de su aeropuerto de referencia. Observamos que el impacto turístico y económico de los aeropuertos en las regiones estudiadas es muy relevante.

Los aeropuertos de Girona, Reus y Murcia-San Javier juegan un papel importante como aeropuertos de entrada para recibir turistas y así potenciar el turismo de sus localidades. Gracias a ello el sector de la construcción, hotelero y restauración se han visto beneficiados y además en regiones cuya una de las actividades principales es el turismo.

Hay que tener en cuenta que estos aeropuertos situados en emplazamientos turísticos están expuestos a una gran competencia frente a otras regiones turísticas debido a que sus pasajeros acuden a estos lugares por tema de ocio y precio y no por cuestiones personales. Por lo tanto, este trabajo sugiere que las autoridades competentes deberían tener en cuenta la importancia estratégica de estos aeropuertos a la hora de diseñar políticas de inversiones y subvenciones.

Tras la crisis de 2008 el sector turístico se vio afectado y se puede ver reflejado en el tráfico de pasajeros de los aeropuertos estudiados. También el declive producido en los aeropuertos catalanes a partir del periodo de 2010 es la consecuencia de la regulación de vuelos de la aerolínea Ryanair hacia el aeropuerto del Prat Barcelona. Muchos de los vuelos operados en los aeropuertos de Girona y Reus se han visto desplazados hacia uno de los principales del estado español debido a una reducción de tarifas aeroportuarias comparada con otros aeropuertos del mismo tamaño.

Como he mencionado anteriormente, San Javier, Girona y Reus son aeropuertos de entrada cuyo tráfico principal es el internacional. El tráfico nacional solo representa entre el 10 y 15% del tráfico total. Los residentes en las inmediaciones de estos aeropuertos no acostumbran a utilizar sus infraestructuras para viajar.

La “competencia” entre aeropuertos

De los 46 aeropuertos que integran la red de AENA debemos destacar la importancia que tienen Adolfo Suárez- Barajas y el aeropuerto del Prat concentrando el 41% de tráfico de nuestro país. Los aeropuertos secundarios estacionales, que constituyen el objeto de estudio de nuestro trabajo, han evolucionado a partir del efecto dinamizador de las aerolíneas low

cost. La gestión centralizada de los aeropuertos de AENA limita la competencia entre ellos para poder obtener una mayor especialización y adaptación a sus usuarios y regiones. AENA opera como una red y los aeropuertos más rentables compensan las pérdidas de los deficitarios.

Inversiones y subvenciones

Después de analizar el periodo de crecimiento de estos aeropuertos relacionados con sus regiones creo que van perfectamente ligados para esta expansión, porque para el desarrollo del turismo se necesita un desplazamiento desde un lugar de residencia hacia el destino deseado. Este tipo de aeropuertos es un perfecto elemento que complementa a estas regiones. Otras infraestructuras como las carreteras o los puertos son elementos añadidos para poder complementar la llegada de turistas a estas localidades, pero los aeropuertos tienen un papel principal en el estado español, pues en 2014 la vía aérea principal de acceso de los turistas fue del 79.7% con una subida del 6.3% respecto al año anterior.

AENA en el periodo 2000-2010 ha invertido 17 millones de euros para la remodelación de las infraestructuras de sus aeropuertos. El 25% del total de sus inversiones (aproximadamente 5 millones de euros) se han utilizado para los aeropuertos de menos de 5 millones de pasajeros.

Por otro lado, según el informe de la CNC (2011) durante el periodo de 2007-10 se repartieron una suma de aproximadamente 250 millones de euros en subvenciones, cuya aerolínea mayormente beneficiada fue Air Nostrum y en segundo lugar Ryanair.

Ryanair es la aerolínea predominante en los tres aeropuertos estudiados (91% de los vuelos en Girona, 60.1% en Reus y 49.5% en San Javier) y se alimenta de ayudas de estado por parte de administraciones locales y regionales. Esto le hace estar en el punto de mira tras recibir grandes ayudas públicas camufladas como acuerdos de promoción turística por las administraciones regionales y locales, lo que responde a la voluntad de algunas regiones de contar con la presencia de la aerolínea irlandesa en sus aeropuertos.

De hecho, gran parte de los aeropuertos secundarios se ven ligados a aerolíneas de bajo coste para continuar con el crecimiento de sus regiones motivo por el cual estas aerolíneas, en especial mención en este trabajo Ryanair, se aprovechan de la vulnerabilidad de estos aeropuertos y amenazan con salir de sus infraestructuras si no les conceden el precio que ellos piden.

Este trabajo sugiere que las autoridades deberían regular con mayor medida el tipo de subvenciones a las aerolíneas para no crear un monopolio en los aeropuertos y dar opción a

nuevas aerolíneas que pudiesen operar y dar lugar a una mayor expansión de estos aeropuertos. Estas ayudas de estado deberían de repartirse de forma más equitativas, es decir, aquellas aerolíneas que necesiten una mayor fuente de ingresos para su evolución ayudarlas para así poder crear nuevas rutas. Es cierto que Ryanair en estos aeropuertos mueve grandes flujos de pasajeros, sobretodo en Girona, pero no debería tener ventaja ante otras aerolíneas, ya que de esta manera las ayudas están creando una desviación de la demanda hacia aerolíneas de bajo coste frente las tradicionales cuando deberían tener como finalidad la promoción de destinos para obtener una mayor afluencia de pasajeros en esos aeropuertos.

Posibles extensiones

El análisis realizado en este trabajo podría ser utilizado para otros aeropuertos secundarios cuya expansión se haya visto reflejada por la implantación de aerolíneas de bajo coste. Me ha parecido interesante haber realizado este estudio sobre los aeropuertos ligados a regiones turísticas de sol y playa, pues es uno de los motivos principales por la que los turistas acuden a nuestro país y quería observar cómo se han desarrollado así estas regiones. Como extensión de mi trabajo podría relacionar el impacto de otras infraestructuras como las carreteras o los puertos y la importancia de cada uno de ellos para sus regiones.

6. BIBLIOGRAFÍA

Bel, G., (2009): "How to compete for a place in the world with a hand tied behind your back: The case of air transport services in Girona", *Tourism Management* 30(4), 522–529.

Bel, G., (2010) "España, capital París: origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la "capital total",

Comisión Nacional de Mercados y Competencia,. (2014): "El sector aeroportuario en España: situación actual y recomendaciones de liberalización",

Comisión Nacional de Mercados y Competencia., (2012) "Informe de la CNMC sobre las ayudas públicas en España"

WEBGRAFÍA

<http://www.expansion.com/2011/10/25/empresas/transporte/1319542985.html>

http://www.elconfidencial.com/espana/2013-10-17/la-ue-investiga-anos-de-ayudas-ilegales-catalanas-a-aerolineas-en-gerona-y-reus_42370/

http://www.aena.es/csee/ccurl/504/766/PDF_memoria2014_actividades.pdf

http://www.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&c=Page&cid=1113582476721&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas&periodoInforme=Anual

<http://tododeaviones.blogspot.com.es/2013/01/lista-aeropuertos-espanoles-privados.html>

<http://www.publico.es/internacional/bruselas-pone-coto-subvenciones-publicas.html>

<http://www.libremercado.com/2012-03-01/el-caos-de-las-subvenciones-aereas-en-espana-1276451143/>

<http://costadoradahoteles.org/>

<http://www.idescat.cat/>

<http://www.ine.es/>

<http://www.catalunya.com/>

<http://www.pct-turisme.cat/>

<http://www.carm.es/>

<http://www.itrem.es/>

<http://tok.pct-turisme.cat/>

<http://www.girona.cat/observatori/links.php>

<http://www.costabravagirona.org/>