



Universidad
Zaragoza

1542

Máster Universitario en Dirección y Planificación del Turismo

Trabajo Final de Máster

**Evolución de las Compañías de Bajo Coste en España y su
repercusión en el transporte aéreo de pasajeros desde el
comienzo del s. XXI**

*Análisis empírico de la influencia de las CBC en el flujo turístico que generan en la
ciudad de Zaragoza y su aeropuerto*

Autor: Francisco Javier Royo Castaño

fran.royo.1988@gmail.com

Director: Jorge Infante Díaz

Facultad de Empresa y Gestión Pública (Huesca)

Universidad de Zaragoza

Curso académico 2012-2013

Julio de 2013

*A ti, porque, estés donde
estés, seguro que estás orgulloso*

Agradecimientos

No sería de recibo empezar un trabajo tan laborioso como éste sin antes acordarme de algunas personas que en mayor o menor medida han contribuido a que culmine mi labor.

En primer lugar, me gustaría agradecer a todas aquellas personas- conocidas o desconocidas- que dedicaron unos minutos de su tiempo a leer y llenar la encuesta sobre la que asienta mi contribución académica al tema propuesto. Del mismo modo, quisiera dar también las gracias a David Ramos, Ana Isabel Escalona, Juan Carlos Trillo, Mario Samaniego y Enrique Morales por haber accedido amablemente a ser entrevistados, queriendo aportar visiones diferentes sobre este proyecto.

Por otro lado, quisiera también dar las gracias a David Rodrigo por haberme ayudado con sus habilidades cartográficas, a Luis Casaló y Jorge Matute por sus consejos sobre la realización de los cuestionarios y el manejo de programas estadísticos, así como a mi buen amigo Andranik Ayvazyan por haber compartido conmigo información y conocimientos. Además, querría tener una mención especial a Jorge Infante, tutor de mi trabajo de Máster, por sus orientaciones y consejos, de los que me he servido sin duda alguna.

Para terminar, deseo agradecer a mi madre Carmen, mi hermano Jorge y mi novia Marine por su paciencia y sus consejos en los momentos de mayor presión o estrés durante la realización de este trabajo, así como a todos aquellos amigos que tuvieron una palabra de aliento que me animara a terminar el proyecto emprendido.

Índice de contenidos

1. Introducción	5
2. ¿Qué son las CBC? Una aproximación al objeto de estudio.....	8
3. Evolución de las CBC. Causas que explican su posicionamiento actual	11
4. Características de las CBC	14
5. Las CBC y su repercusión en el sector turístico español	22
5.1. El turismo y las CBC en España	22
5.1.1. <i>Principales datos del sector turístico español</i>	22
5.1.2. <i>Principales CBC que operan en España y su penetración en los aeropuertos nacionales.....</i>	24
5.1.3. <i>Relaciones de las CBC con las Administraciones Públicas.....</i>	32
5.2. El turismo y las CBC en Zaragoza	36
5.2.1. <i>Algunas referencias al turismo de la ciudad</i>	36
5.2.2. <i>Aeropuerto de Zaragoza: dinámica e influencia de las CBC</i>	38
6. Análisis empírico sobre el impacto de las CBC en el aeropuerto y ciudad de Zaragoza	45
6.1. Metodología	45
6.1.1. <i>Cuestionario. Enfoque cuantitativo</i>	45
6.1.2. <i>Entrevistas. Enfoque cualitativo</i>	46
6.2. Análisis de los resultados obtenidos.....	47
7. Conclusiones.....	67
8. Bibliografía.....	69
9. Anexos.....	74
9.1. Análisis cuantitativo. Cuestionario.....	74
9.2. Análisis cualitativo	77
9.2.1. <i>Entrevista a David Ramos</i>	77
9.2.2. <i>Entrevista con Ana Isabel Escalona</i>	86
9.2.3. <i>Entrevista con Juan Carlos Trillo.....</i>	91
9.2.4. <i>Entrevista con Mario Samaniego.....</i>	99
9.2.5. <i>Entrevista con Enrique Morales</i>	102
9.3. Relación de gráficos, tablas, imágenes y mapas	107

1. Introducción

El transporte aéreo es uno de los sectores más dinámicos en la economía actual. En apenas un siglo, desde que los hermanos Wright o Santos Dumont consiguieran volar las primeras aeronaves a comienzos del s. XX en EE.UU. y París respectivamente, han sido muchos los cambios acaecidos en este sector económico. Con el tiempo se fueron sucedieron los vuelos en aeroplanos, aviones con motores de hélice, a propulsión y así un largo etcétera de modelos de aeroplanos y motores. Unos fracasaron, como el *Concorde* tras el accidente del año 2000 en las afueras de París; otros, como el *Boeing 747* o el *Airbus 380*, se han convertido en toda una referencia para la aviación comercial.

En toda evolución hay hitos que suponen un salto cualitativo diferencial respecto a la situación anterior. En el caso del transporte aéreo, quizás el último salto ha sido protagonizado por las Compañías de Bajo Coste (CBC en adelante) o *low cost*; éste se ha producido en la última década- al menos en Europa. En España, las CBC han monopolizado los aeropuertos. Especialmente llamativa es la presencia de estas compañías en los aeropuertos regionales o de segundo orden. En algunos han desplazado completamente a las “compañías de bandera” (compañías tradicionales) como Iberia, presentando crecimientos interanuales en número de viajeros transportados superiores incluso al 20% en el computo global del país.

La irrupción de las CBC, unida al encarecimiento de los combustibles, subida de tasas aeroportuarias o a una estructura empresarial y gestión de personal obsoleta ha provocado que compañías como Iberia o British Airways tuvieran que fusionarse con el objetivo de ahorrar costes. Éstas, con el objetivo de minimizar pérdidas, también han aprovechando la tendencia del mercado hacia las *low cost*, ya sea a través de participaciones en CBC ya creadas (caso de Iberia con Vueling) o creando su propia empresa filial *low cost* (Iberia con Iberia Express)

En el caso del aeropuerto de Zaragoza, la sobredependencia hacia las CBC es ya un hecho constatado. La estandarización en el uso del automóvil, la favorable accesibilidad a través de vías de alta capacidad (autovías y autopistas) y por ferrocarril de la ciudad de Zaragoza (conexión de AVE directa con Madrid y Barcelona), unido a su localización en el centro del cuadrante nororiental peninsular resta potencial a las instalaciones aeroportuarias de la capital de Aragón.

El hecho de estar en un radio a 300 km a la redonda (en línea recta) de distancia de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao, núcleos de población con mayor número de habitantes, actividad económica más intensa y mayor flujo turístico es un claro *handicap* para el aeropuerto de Zaragoza.

Teniendo en cuenta que las conexiones aéreas con las que cuenta el aeropuerto de Zaragoza en la actualidad son claves para conectar a la ciudad con los principales centros poblacionales y económicos de Europa (salvo Alemania), parece oportuno conocer el *impacto económico de las CBC tanto en el mantenimiento de la actividad comercial del aeropuerto de Zaragoza, como en la propia industria turística de la ciudad a pesar del dinero público destinado a tal efecto.*

Por tanto, los objetivos perseguidos en este trabajo son los siguientes:

Conocer y comprender la estrategia de las CBC que han contribuido a su éxito: desde la eliminación de intermediarios, el uso de Internet y las nuevas tecnologías, la gestión de las aeronaves, las instalaciones o el propio personal del que disponen.

Ilustrar con datos la evolución e influencia de las CBC en España en general y en la ciudad de Zaragoza en particular. En algunas ciudades tienen un mayor peso relativo que en otras, pero ninguna ha desaprovechado el desembarco de las *low cost* si estas se han mostrado interesadas.

Conocer la opinión de los habitantes de la ciudad de Zaragoza sobre el impacto de las CBC en el aeropuerto y en la economía local. A través de cuestionarios y entrevistas, se quiere profundizar en la imagen y la utilidad que confieren los habitantes de la ciudad a la presencia de este tipo de compañías en el aeropuerto.

Saber con detalle la posición de la población local sobre el mantenimiento o retirada de las subvenciones públicas que reciben las CBC que operan en el aeropuerto de la ciudad. Si bien es cierto que reciben ayudas públicas, se quieren tener también en cuenta los posibles efectos multiplicadores de renta que puedan generar.

Profundizar sobre los retos futuros que se le presentan a la ciudad y al aeropuerto de Zaragoza, teorizando sobre el papel que pueden jugar las CBC en este hipotético escenario. Se evalúa el papel de las Administraciones Públicas y su relación con este tipo de compañías analizando, asimismo, el juego de poder CBCs-DGA-Ayuntamiento de Zaragoza y los acuerdos en materia de subvenciones para aumentar/mantener/eliminar las diferentes rutas.

Por consiguiente, en las próximas páginas se procederá a estudiar el fenómeno de las CBC. Tras una breve descripción del tipo de compañías de las que se va a hablar, se describirá la influencia de las mismas en España y en el aeropuerto de Zaragoza. Finalmente, centraremos el trabajo en el aeropuerto de Zaragoza y su relación con las CBC, y mediante técnicas de información cuantitativas y cualitativas, se estudiará la opinión que tiene la población local sobre las CBC y el impacto que estas tienen en el flujo turístico y la actividad económica en la ciudad.

2. ¿Qué son las CBC? Una aproximación al objeto de estudio

Si bien el modelo *low cost* en el transporte aéreo ya se aplicaba a través de la compañía Southwest (no confundir con Pacific Southwest) entre otras, Europa no importó este modelo hasta hace muy pocos años. La liberalización del espacio aéreo europeo marcó un antes y un después en el tráfico aéreo comercial. A partir de ese momento, comenzaron a fundarse nuevas CBC o, en su defecto, otras compañías cuyas características de gestión de personal, aeronaves, tasas, precios y costes intermedios se asemejaban más a aerolíneas tradicionales, cambiaron su estrategia empresarial adoptando el modelo del *low cost*.

En este último apartado se encuentra la empresa Ryanair, buque insignia del desarrollo de las CBC en Europa en general, y en España en particular, en la última década. Tal ha sido el desarrollo de las CBC en los últimos años que- en su mayoría- han sido las únicas con resultados positivos en sus balances- aún siendo golpeadas igualmente por la crisis económica que nos acompaña desde 2008, catalogada como “la peor recesión” desde los años 30 con la Gran Depresión.

Las CBC, también conocidas como *Compañías Low Cost* (LCC en inglés) podrían definirse como aquellas que ofrecen billetes a un precio sensiblemente inferior al del resto de compañías gracias a la reducción de costes en diferentes fases de la prestación del servicio (personal, aeronaves, gestión de reservas...)

Sin embargo, como se observa en la definición anterior, no hay unos umbrales en los que delimitar cuando una compañía aérea es una aerolínea de bajo coste y cuando no. En un intento de acercamiento a la cambiante realidad económica de estas compañías, el listado se actualiza año a año. En el caso español, los datos más recientes publicados por el IET corresponden al año 2011 y en ese informe se citan hasta 29 compañías de bajo coste¹, destacando algunas con claridad como Ryanair, Easyjet o Air Berlin.

Dada la compleja situación económica actual, unida a la reestructuración de las compañías de transporte aéreo (fusiones, creación y desaparición de compañías en los últimos años) es aún más importante si cabe intentar delimitar qué es una CBC y cómo funcionan con el objetivo de entender el éxito de su modelo².

¹ Instituto de Estudios Turísticos (IET). Turismo, tráfico aéreo y compañías de bajo coste (2011)

² Las aerolíneas de bajo coste superaron los 200 millones de pasajeros en 2012. *EL PAÍS* 21/02/2013

Para definir a las CBC, han de existir una serie de parámetros que permitan decidir qué compañías son de bajo coste. El combustible- según criterios de racionalidad-, la flota aérea financiada en diversas formas (nunca en propiedad) y la búsqueda continua de las tasas aeroportuarias más bajas podrían ser sus señas de identidad³. La rapidez en el embarque y la facturación de los pasajeros son otros puntos clave. Sin embargo, como se observa en la Tabla 1, hay otros factores de diferenciación entre las CBC y las “compañías de bandera”.

Tabla 1. Diferencias significativas entre las estrategias de las CBC y el resto de compañías

	CBC	Compañías tradicionales
Marca	1 marca (bajas tarifas)	Extensiones: tarifa + servicio
Tarifas	Estructura simplificada	Estructura compleja
Distribución	Online y central de reservas	Online, directo y Agencias
Aeropuertos	Mayoría secundarios	Primarios
Conexiones	Punto-a-Punto	Escalas, núcleos centrales y secundarios
Segmentación de clases	Única clase (alta ocupación)	Dos clases (Primera y Turista)
Utilización aeronaves	Muy alta	Media-Alta
Tiempo de pérdida en aeropuertos	25 min de media	Bajo, pero superior al de las CBC
Producto	Único: bajas tarifas	Múltiples e integrados
Aeronaves	Un único modelo	Varios modelos
Asientos	Asientos pequeños. Sin asignación previa (salvo costes extra)	Asientos más cómodos y grandes. Asignación previa
Atención al cliente	Sólo según condiciones	Servicio completo. Fiabilidad
Actividades operacionales	Focalizadas en el núcleo de la actividad: el vuelo	No hay un núcleo fijo. Muchas extensiones

Fuente: Campisi (2010), O'Connell & Williams (2005) Elaboración propia

³Pulido et al. Opinión de los expertos: Valls (2007) p.115

Como puede deducirse, el ahorro de costes integral que presenta una CBC frente a una compañía tradicional es obvio, incidiendo en todos los ámbitos. Desde la publicidad, el formato de compra, la gestión de la flota, el *check-in*, el sistema de tarifas...incluso la gestión del personal. Este último punto es especialmente significativo. Mientras compañías tradicionales como Bristish Airways emplean a 1.000 trabajadores por cada millón de pasajeros, otras como Vueling o Easyjet no superan los 400 empleados por millón de turistas⁴.

Por otro lado, a pesar de tener rasgos en común entre ellas, las CBC también presentan una realidad heterogénea, adoptando diferentes estrategias empresariales que varían según el momento y la coyuntura del mercado, así como de las propias compañías. Mientras que el modelo de Ryanair se asemeja más al de la compañía Southwest, una de las pioneras del *low cost*, basado en la competencia en costes, otras persiguen la diferenciación del producto (Air Berlin) ofreciendo vuelos transoceánicos con diferentes aeronaves a las de Ryanair, Vueling o Easyjet, otras son propiedad de Tour Operadores (Thomsonfly-TUI)⁵, etc.

⁴ Pulido et al. Opinión de los expertos: Valls (2007) p.115

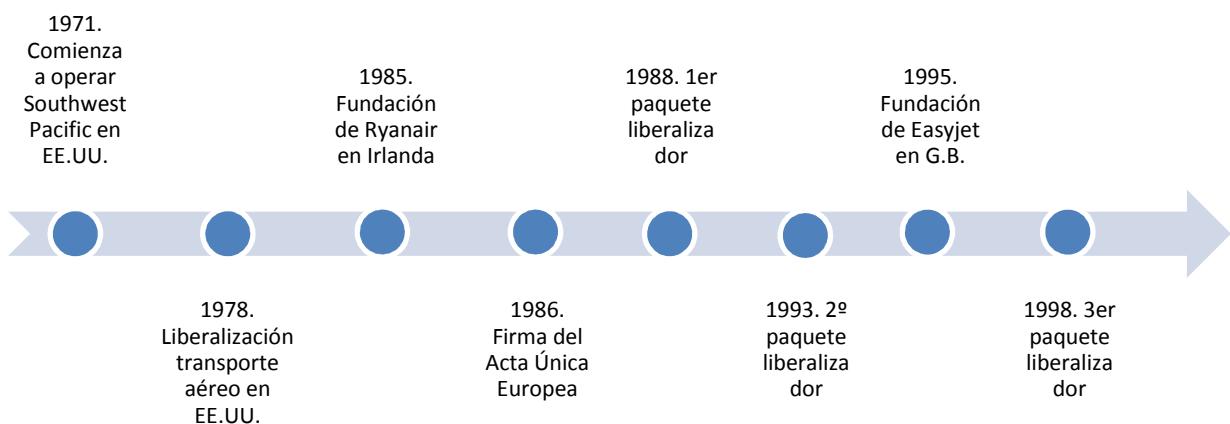
⁵ Pulido et al. Opinión de los expertos: Ivars (2007) p.105

3. Evolución de las CBC. Causas que explican su posicionamiento actual

Realmente, para poder entender el éxito de estas compañías, tenemos que echar la vista atrás. La liberalización del transporte aéreo primero en Estados Unidos en 1978⁶, y posteriormente en la Unión Europea en 1997⁷ supuso sin duda un gran punto de inflexión.

Como se observa en la cronología (*véase gráfico 1*), hay una serie de hitos clave en la evolución de las CBC. El punto de partida si bien algunas fuentes lo sitúan en 1949 con la fundación de la compañía Pacific Southwest Airlines, la mayoría de la documentación consultada apunta a 1971 con la creación de la compañía Southwest como la primera aerolínea de bajo coste. A partir de allí comenzó un proceso de liberalización continua del espacio aéreo, tanto en EE.UU. como Europa y el resto del mundo, reforzándose además con acuerdos entre países o zonas económicas.

Gráfico 1. Evolución de las CBC y su entorno. Principales hitos. Años 1970-2000



Fuente: [Ramos \(2010\)](#); [www.ryanair.com](#); http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_4.6.5.pdf
Elaboración propia

En el caso europeo, el año 1986, momento en el que España entró en la CEE, fue un punto de inflexión. Los progresivos paquetes de liberalización aprobados entre 1988 y 1998 motivaron la creación de numerosas aerolíneas⁸.

⁶ Ramos (2010)

⁷ Rey et al. (2007)

⁸ Parlamento Europeo (2013)

Al principio, algunas como Ryanair no tenían vocación de CBC pero el binomio del último paquete liberalizador de 1998 y la creación de su página web (gracias a la generalización del uso de Internet en los hogares a partir de finales de los años 90) catapultaron a la compañía hacia un crecimiento exponencial en la primera década del S. XXI. La creación de su página web, fue, siendo redundantes, el factor decisivo ya que- a través de un marketing directo y unas ofertas muy competitivas- consiguieron penetrar en el mercado, avanzando año a año hacia un mejor posicionamiento en el mismo.

Los datos atestiguan que en el período de 1986 hasta el año 2000, el número de aerolíneas creció de 99 a 166⁹. Algunas de ellas como Easyjet, con gran relevancia en el flujo turístico desde y hacia España, nacieron en este marco temporal¹⁰. A partir del año 2000, las continuas estrategias de reducción de costes y la aparición o desaparición de CBC se convirtió en la tónica general. A diferencia de otras compañías tradicionales que durante los primeros años de la pasada década sufrieron los efectos negativos del 11-S que se tradujeron en una bajada de la demanda, la mayoría de las CBC ganaban cuota de mercado y conseguían cerrar sus ejercicios con beneficios¹¹ a partir de la reducción de costes en las distantes fases de la actividad de la compañía (personal, modelo de tenencia de aeronaves, diferentes tasas aeroportuarias, tiempos de espera minimizados, etc...)

En los últimos años, se ha observado una ralentización del crecimiento de la mayoría de las CBC achacado tanto a la coyuntura económica como al encarecimiento del precio del combustible por la subida del precio del barril de Brent- 20 \$/ barril en Enero de 2002 hasta 112 \$¹²- y el aumento de los impuestos (I.V.A. 21% en la actualidad en España por ejemplo frente al 16% del año 2009). El incremento de las tasas aeroportuarias o la negativa de las instituciones a conceder más ayudas públicas a las CBC también ha motivado la supresión de algunas rutas, con el consiguiente impacto a nivel turístico, empresarial, etc.

⁹ Ramos (2010)

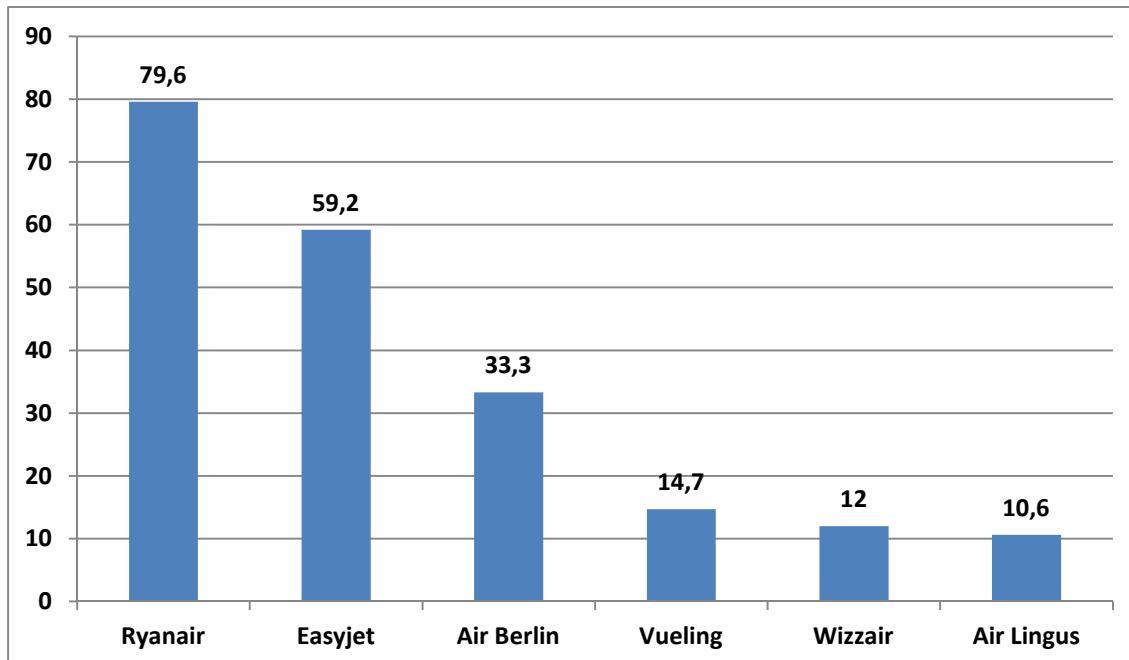
¹⁰ <http://careers.easyjet.com/es/about-easyjet/>

¹¹ <http://www.ryanair.com/es/about>

¹² Evolución del precio de los carburantes. *DIARIO 20 MINUTOS*. 31 de Enero de 2013

En la actualidad, las CBC transportan a más pasajeros que las compañías tradicionales en países como España.¹³ Su cuota de mercado en España en el año 2012 fue del 58 % (frente al 42% de las compañías tradicionales). En el cómputo general, para el año 2012, a nivel general fueron Ryanair y Easyjet las compañías de bajo coste que más viajeros transportaron en Europa (véase gráfico 2).

Gráfico 2. Pasajeros totales transportados por algunas de las CBC más importantes de Europa. Año 2012



*Nota: estos datos no implica que sean las 6 primeras CBC en Europa por pasajeros transportados.

Fuente: noticias en prensa y/o páginas web de las CBC. Elaboración propia

¹³ “Las low cost dominan España: transportan al 58% de pasajeros internacionales” *DIARIO EXPANSIÓN* 16/01/2013

4. Características de las CBC

Hay una serie de características básicas que cumplen las CBC y que les hacen únicas en el sector del transporte aéreo de pasajeros. A través de ejemplos de CBC ya existentes intentaremos plasmar esta diferenciación.

1. Reutilización o apuesta por aeropuertos secundarios pero con presencia también en aeropuertos de primer orden.

Tabla 2. Destinos, tipo de aeropuerto y número de países a los que vuelan algunas CBC

Compañía	Destinos /Aeropuertos	Aeropuertos 1er Orden*	Aeropuertos 2º orden**	Países (número)
Ryanair ¹⁴	178	4	174	28
Easyjet ¹⁵	146	12	134	32
Vueling ¹⁶	106	15	91	27
German Wings ¹⁷	180	20	160	44

* 20 principales aeropuertos de primer orden (superiores a 15 millones de pasajeros/año¹⁸) de mayor a menor tráfico de pasajeros: Londres Heathrow, París Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam Schiphol, Madrid Barajas, Munich Franz Joseph Strauss, Zurich Kloten, Roma Fiumicino, Estambul Ataturk, Barcelona el Prat, Moscú Domodedovo, Palma de Mallorca Son Sant Joan, Copenhague Kastrup, Viena Schwechat, Oslo Gardenmoer, Milán Malpensa, Manchester, Bruselas Zaventem, Dublín y Berlin Tegel

** Se han tenido en cuenta únicamente los principales aeropuertos por encima de 5 millones de pasajeros/año de las principales aéreas metropolitanas europeas. Algunos otros como Paris Orly, Londres Gatwick o Londres Stansted también superaban esa cifra pero tienen menor tráfico de pasajeros en comparación con los aeropuertos principales de su área geográfica (Charles de Gaulle y Heathrow)

Fuente: páginas web de las compañías listadas. Elaboración propia.

En la tabla se observa como Ryanair tiene una estrategia diferenciada al del resto de las compañías basada en su política de precios. Por sus continuas ofertas deducimos que es la compañía con tarifas medias más bajas. No obstante, esto implica una mayor presencia en aeropuertos secundarios, donde las tasas aeroportuarias suelen ser más bajas y los tiempos de espera mínimos.

¹⁴<http://www.ryanair.com/es/destinos-economicos>

¹⁵<http://www.easyjet.com/en/routemap>

¹⁶<http://www.vueling.com/es/somos-vueling/destinos-y-aeropuertos/aeropuertos/>

¹⁷<http://www.germanwings.com/es/Info-sobre-vuelos/Red-de-trayectos.htm>

¹⁸<http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=3416>

En el caso de Ryanair, aeropuertos como los de Stansted y Luton (en la periferia de Londres), Beauvais (París) Reus y Girona (Barcelona), Bergamo (Milán), Charleroi (Bruselas), Ciampino (Roma), Memmingen (Munich), Bratislava (Viena), Skavsta (Estocolmo) o Rygge (Oslo) son alguno de los ejemplos más representativos de la política de reducción de costes logísticos con la que trabaja la CBC irlandesa.

No obstante, no hay una identificación manifiesta entre la compañía y el destino final que ofrece Ryanair a los turistas, siendo los primeros destinos simples lanzaderas para llegar a la ciudad principal.

De hecho en algunos destinos como Girona, más de tres cuartas partes de los pasajeros volaba con destino final Barcelona (*véase Anexo 9.2.2*) Asimismo, la intermodalidad tiende a mejorarse constantemente con estas lanzaderas- normalmente operadas por compañías de autobuses subcontratadas por Ryanair- que conectan a estos aeropuertos secundarios con la gran ciudad a la que están más próximos con frecuencias medias de 15 a 30 min y con precios variables dependiendo de la distancia que haya entre la infraestructura aeroportuaria y la ciudad principal, normalmente destino final de los usuarios (*véase tabla 3*)

Tabla 3. Relación de aeropuertos, distancia a la ciudad principal y frecuencia y precio de las lanzaderas

Aeropuerto	Ciudad principal de la que depende	Distancia Aeropuerto-Ciudad principal	Frecuencia de tiempo en la salida de las lanzaderas	Precio (sólo ida)
Orio al Serio ¹⁹	Milán	51 km	20 min	5 €
Beauvais ²⁰	París	88 km	20 min	16 €
Stansted ²¹	Londres	66 km	20 min	7-10€
Charleroi ²²	Bruselas	61 km	20 min	14 €
Ciampino ²³	Roma	15 km	20 min	4 €
Schönefeld ²⁴	Berlín	21 km	20 min	3 €
Skavsta ²⁵	Estocolmo	106 km	30 min	15,5 €

*Algunas conexiones, además de presentar la opción del autobús-lanzadera (*shuttle*), también presentan la opción de ir en tren a la ciudad de destino (Schönefeld, Ciampino y Stansted) con trayectos más cortos (en duración) pero con un coste superior para el pasajero

Fuente: diferentes páginas webs de los aeropuertos listados. Elaboración propia

Por otro lado, también podemos dejar constancia del hecho de que las fronteras europeas se han quedado pequeñas para las CBC que operan en el “viejo continente”. Si comprobamos algunas de sus páginas web, Ryanair ofrece únicamente vuelos a Marruecos fuera de los límites continentales. En el caso de Vueling opera con Marruecos, Argelia o Israel; Easyjet lo hace con Marruecos, Egipto, Jordania e Israel...pero hay otras que van incluso más lejos ofreciendo vuelos a destinos más remotos como German Wings (Sri Lanka, Dubai y República Dominicana), AirBerlin (Cuba, Surinam, México, Estados Unidos y Abu Dhabi)²⁶ o Aer Lingus (Puerto Rico, Estados Unidos, Canadá, Bahrein, Omán, Malasia y Australia)²⁷.

¹⁹ http://www.terravision.eu/spagnolo/milan_bergamo.html?adws=ES

²⁰ <http://www.aeroportbeauvais.com/bus.php?lang=es>

²¹ http://www.londontoolkit.com/travel/stansted_airbus_esp.htm

²² <http://www.charleroi-airport.com/en/passengers/acces-and-parking/brussels-city-shuttle/index.html>

²³ http://www.terravision.eu/spagnolo/ciampino_precios_horarios.html

²⁴ <http://www.aeropuertos.net/aeropuerto-de-berlin-schonefeld/>

²⁵ <http://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/europa/suecia/aeropuertos/estocolmo-skavsta.php#.Uccux-fwl1Y>

²⁶ [http://www.airberlin.com/es-ES/aeropuertos/?et_cid=14015&et_lid=6760031&et_sub=\[es-ES\]fluginfo_flughafen](http://www.airberlin.com/es-ES/aeropuertos/?et_cid=14015&et_lid=6760031&et_sub=[es-ES]fluginfo_flughafen)

²⁷ <http://www.aerlingus.com/cgi-bin/obel01im1/bookonline/flightInput.do>

El modelo *low cost* ha llegado posteriormente a Asia y Oceanía a través de aerolíneas como Virgin Blue o Air Asia²⁸

2- Comercialización a través de internet

En apenas una docena de años, la población con acceso a internet a nivel mundial en general y a nivel europeo en particular ha crecido exponencialmente. En el año 2010, según Eurostat, algo más del 70 % de los hogares europeos tenía acceso a Internet, lo que ofrece un mercado virtual que las CBC han sabido explotar. Las agencias de viaje *online* también han aumentado su presencia de manera significativa, creando sinergias con las CBC que benefician a ambas partes.

Sin embargo, es a través de la publicidad en internet de las tarifas más bajas como suele convencerse al cliente. Si bien la conveniencia del destino, juega un papel importante, suele ser el precio el motivo principal de elección de una CBC frente a una compañía tradicional (véase gráfico 35).

Si analizamos algunas páginas web de las CBC europeas más importantes, Ryanair es también en esta ocasión la más llamativa. La publicidad agresiva es una de las señas de la compañía (véase imagen 1). En algunas ocasiones este hecho ha motivado que Ryanair, a diferencia de otras CBC se vea envuelta en numerosos pleitos y denuncias debido a la práctica de publicidad engañosa. Al precio que se observaba en portada había que sumar costes de gestión con pago de tarjetas, costes de facturación en línea, maletas u otros impuestos y tasas²⁹.

²⁸ Rey et al (2007)

²⁹ Ryanair y su publicidad sin escrúpulos: volar de pie, sexo en el aire...¿hasta dónde pueden llegar ?
DIARIO ELECTRÓNICO MARKETING DIRECTO. COM 9/02/2012

Imagen 1. Portada de la página web de la CBC Ryanair

The screenshot shows the Ryanair website homepage. At the top, there is a yellow header with the Ryanair logo and links for 'Información del Vuelo', 'Contacto', 'Recargos', and 'Términos y condiciones'. Below the header, there is a navigation bar with links for 'VUELOS', 'ALQUILER DE COCHES', 'HOTELES', 'SEGUROS', 'TARJETA PREPAGO', 'ESTACIONAMIENTO Y TRANSFERENCIA', 'ORGANIZAR VIAJE', 'MAPA DE RUTAS', and 'GESTIONAR MI RESERVA'. The main content area features a large yellow '14.99' with a '€' symbol, indicating a price. Below this, a button says 'RESERVA AHORA'. A promotional message reads: 'RESERVA HASTA LA MEDIANOCHE DEL JUEVES, VIAJA EN MAYO-JUNIO. TARIFAS POR TRAYECTO DESDE. TÉRMINOS Y CONDICIONES APLICABLES.' At the bottom, a note says 'LA TARIFA NO INCLUYE RECARGOS NI COSTES OPCIONALES. PINCHA AQUÍ.' To the right, there is a search form for flights from Zaragoza to Bruselas Charleroi on 24/07/2013, with options for 'Vuelos', 'Hotel', and 'Coche'. The search form includes fields for departure and arrival cities, dates, and passenger counts (1 adult, 0 children, 0 babies). A 'Reservar' button is at the bottom right.

Fuente: www.ryanair.com. **Fecha de consulta:** 09/04/2013

Además del marketing directo a través de internet, hay otras fórmulas de marketing que han ayudado a las CBC a posicionarse en el mercado. Algunas como Easyjet crearon una imagen de marca, promocionándola en sus primeros años de existencia hasta conseguir una posición de ventaja en el mercado. La publicidad de esta CBC puede verse en ciudades de toda Europa en diferentes formatos: de grandes vallas publicitarias hasta anuncios en autobuses o canales de televisión³⁰.

Finalmente, muchas de las CBC llegan a acuerdos con otro tipo de compañías con las que pueden formar alianzas W-W (*Win to Win*) cuya actividad es complementaria a la de las aerolíneas. Es el caso de compañías de alquiler de vehículos, de transporte de pasajeros (las ya citadas lanzaderas) u hoteles / alojamientos a través de OTA's (*Online Travel Agencies*- Agencias de Viaje *Online*) Las CBC llegan a acuerdos con estas compañías, las cuales pagan un canon por aparecer en las páginas web de dichas CBC ofreciendo sus prestaciones como un servicio complementario cuando el usuario va comprar su billete de avión, consiguiendo ventajas competitivas que se plasman en ofertas y descuentos que el usuario puede aprovechar. Por ejemplo, Ryanair tiene acuerdos de colaboración con la compañía de alquiler de vehículos Hertz mientras que Easyjet está aliada con Europcar.

³⁰ Ayvazyan (2009)

3- Fijación de precios dinámica según múltiples factores

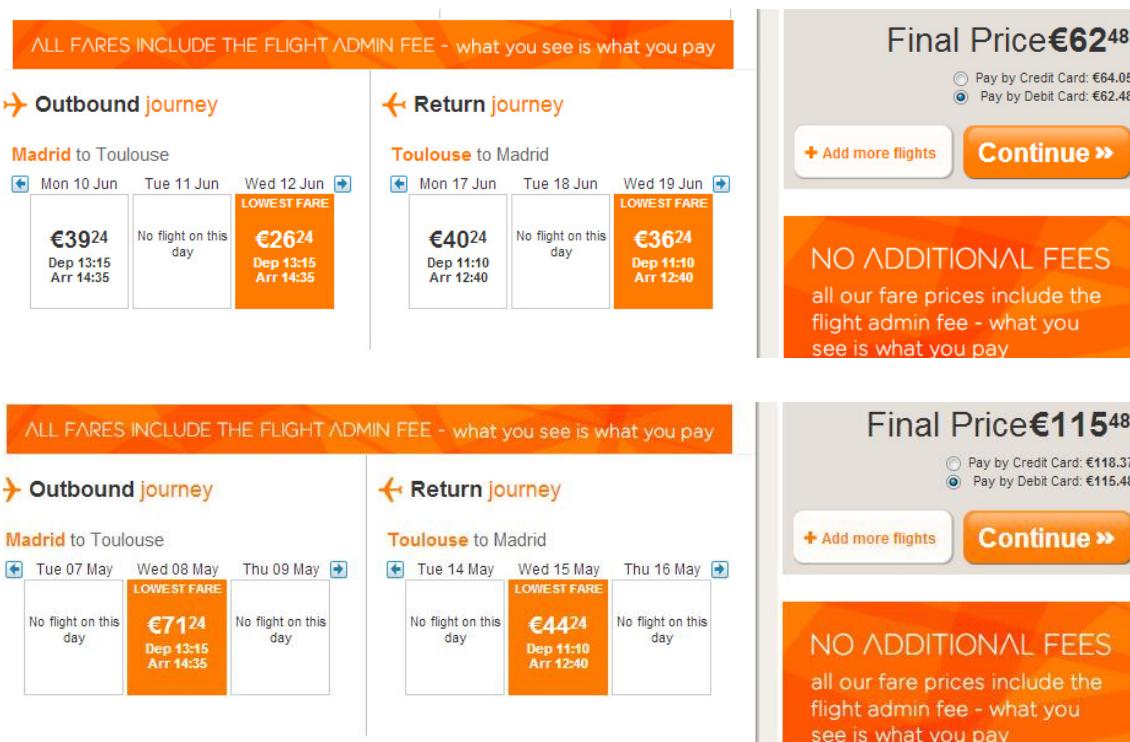
Las llamadas técnicas de *yield management* que buscan alcanzar el precio más adecuado según la disposición de gasto del cliente y las condiciones del entorno³¹ se han combinado con las técnicas tradicionales de fijación de precios según costes estructurales y posicionamiento de la competencia dibujando un panorama jamás visto anteriormente. Esta fluctuación en los precios se traduce en una mayor captación de la atención del cliente que siempre está esperando la mejor oferta, con la consiguiente publicidad que obtiene la compañía a través de la consulta continua de su página web.

Si analizamos durante un período de tiempo los cambios en los precios podemos afirmar que se tienen en cuenta-entre otras- las siguientes variables:

- Antelación con la que se compra el billete (véase *imagen 2*)
- Fechas en las que se quiere coger un vuelo (véase *imagen 2*)
- Grado de ocupación del vuelo (véase *imagen 2*)
- Hora del vuelo
- Ciudad / Zona económica de origen y/o destino
- Subvenciones totales (o especiales para ese vuelo) que recibe la CBC en la ciudad de origen y/o destino
- Aumento o disminución de las tasas aeroportuarias que debe sufragar en el aeropuerto de origen y/o destino
- Evolución del precio del combustible

³¹ Pulido et al. Opinión de los expertos: Valls (2007) p.116

Imagen 2. Comparativa de precios en la página web de la CBC Easyjet entre un viaje Madrid-Toulouse (ida y vuelta) realizado de Miércoles a Miércoles entre el 12 y 19 de Junio de 2013 (cuadro superior) y entre el 8 y 15 de Mayo (cuadro inferior)



Fuente: www.easyjet.com/EN/Booking.mvc#. Fecha de consulta: 09/04/2013

4- Reducción de costes en todas las fases del proceso productivo

Es la característica- por definición- más importante para diferenciar a una CBC de una compañía tradicional. La reducción de costes comienza desde la creación de la propia compañía pasando por todas las fases de su desarrollo: personal mínimo necesario, gestión centralizada, promoción de la compra *online* como casi único canal de obtención de un billete, tiempos mínimos de espera en aeropuertos y búsqueda de tasas aeroportuarias más bajas. Esto ha permitido que muchas compañías hayan aumentado sus operaciones, ofreciendo múltiples destinos a los ciudadanos europeos, los cuales, con precios iguales o inferiores a los de otros tipos de transporte pueden alcanzar destinos exóticos³².

³² Data Monitor. Easyjet case study (2004)

Sin embargo, en algunos casos, ciertas medidas han creado mucha controversia. El caso extremo vuelve a ser Ryanair quien en su carrera por ser la aerolínea más barata del mercado ha llegado a sondear la posibilidad de cobrar una tasa extra a aquellos que sean obesos³³, fomentar que los pasajeros vayan de pie en el avión³⁴ (yendo contra las medidas mínimas de seguridad aérea) o volar con el combustible exacto, medida que ante cualquier eventualidad podría resultar catastrófica y por la que la compañía ya ha recibido numerosas denuncias tras realizar algunos aterrizajes de emergencia³⁵.

5- Penalización de errores y costes extra

Es una de las prácticas más controvertidas que realizan las CBC y por las que han recibido cientos de críticas y denuncias. El simple hecho de escribir mal el apellido o equivocarse en la fecha de salida o llegada del vuelo puede hacer que la modificación de estos errores tenga un precio igual o superior a lo que nos costó el propio billete.

Según la CBC con la que hayamos volado este coste será diferente. Mientras en algunas compañías como Air Berlin solo se cobra la diferencia entre el día que el cliente compra el billete y el día que tiene su vuelo, en otras como Monarch Airlines o Ryanair se carga igualmente el coste de tarifa más una penalización que puede oscilar entre 100 y 150 € según realicemos el proceso a través de internet o vía telefónica. Al mismo tiempo, casi todas las CBC incluyen gastos extra del precio inicial desglosados según tarifas por cobro por tarjeta de crédito / débito, facturación *online*, etc.

³³ Ryanair descarta aplicar una “tasa de obesos” en sus vuelos. *EL PAÍS* 08/05/2009

³⁴ Ryanair pretende que los pasajeros viajen de pie. *EL PAÍS* 07/07/2009

³⁵ Tres aviones de Ryanair aterrizan de emergencia en Valencia por falta de fuel. *EL MUNDO* 14/08/2012

5. Las CBC y su repercusión en el sector turístico español

5.1. El turismo y las CBC en España

5.1.1. Principales datos del sector turístico español

A pesar de la coyuntura económica actual, el número de turistas internacionales sigue creciendo año a año. En el año 2011, según la Organización Mundial de Turismo (OMT), se contabilizaron 983 millones de turistas internacionales, 43 millones más que en 2010, esto es, un aumento del 4,6 %. Además, se confirmó asimismo que el motivo principal de visita de los turistas internacionales fue el ocio o vacaciones, seguido de visitas a familiares / amigos, siendo el avión el medio de transporte más utilizado³⁶.

No obstante, medir las llegadas internacionales no siempre es tan fácil. En el caso de España, existen diferentes encuestas y estadísticas a tal efecto, si bien es muy complicado concretar el número exacto de turistas internacionales que llegan a cada país.

Esto se manifiesta en la definición de turismo que da la OMT: “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros”.³⁷

Esta definición de 1994 puede resultar vaga e insuficiente pues no diferencia entre aquellos turistas que pernoctan en el país y aquellos que no. La OMT distingue, en otros documentos- si bien no en la definición oficial- entre turistas (aquellos que pernoctan una noche o más en establecimientos turísticos) y excursionistas (los que no pernoctan y hacen el mismo viaje en el día)³⁸. De esta manera, la disparidad de criterios en cuanto a cómo se debe medir el turismo es aquí evidente. En el año 2011 llegaron a España 63,5 millones de turistas internacionales a los aeropuertos nacionales,³⁹ mientras que según la encuesta de movimientos turísticos de fronteras (FRONTUR), entraron en nuestro país 56,1 millones de turistas extranjeros⁴⁰.

³⁶ Organización Mundial del Turismo –UNWTO: Anual Report 2011 (2012)

³⁷ <http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/Products/1128/9284402697.pdf>

³⁸ <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico#Excursionista>

³⁹ IET. Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste (2011)

⁴⁰ IET. Movimientos turísticos en fronteras. FRONTUR (2011)

Finalmente, según BALANTUR, la encuesta que muestra el balance total del turismo en España, el total de turistas internacionales en ese mismo año fue de 56,7 millones⁴¹, dato que finalmente se comunicó a la OMT, clasificando en cuarta posición en cuanto a número de turistas internacionales recibidos, por detrás de Francia, Estados Unidos y China (véase *tabla 4*). Vemos pues como esta falta de acuerdo en la definición exacta de turista se refleja en las estadísticas, ya que los movimientos transfronterizos de los excursionistas así como viajes internacionales que se realizan en coche o tren y que tienen como destino la visita de familiares o amigos, no quedan registrados en las estadísticas. Estos turistas pueden no alojarse en ningún establecimiento hotelero o extra-hotelero ni recurrir a las oficinas de información turística durante su estancia.

De otra parte, los datos relativos al gasto efectuado por los turistas en España durante el año 2011 fue el segundo más alto (59.000 millones de \$)⁴², sólo superado por Estados Unidos (véase *tabla 5*)

Tabla 4. Llegadas de turistas internacionales por países. Años 2010 y 2011 (Datos en millones de visitantes)

Países	Año 2010	Año 2011
1. Francia	77,1	79,5
2. Estados Unidos	59,8	62,3
3. China	55,7	57,6
4. España	52,7	56,7
5. Italia	43,6	46,1
6. Turquía	27,0	29,3
7. Reino Unido	28,3	29,2
8. Alemania	26,9	28,4
9. Malasia	24,6	24,7
10. México	23,3	23,4

Fuente: OMT Tourism Highlights (2012). Elaboración propia

⁴¹ IET. Balance del turismo. BALANTUR (2011)

⁴² Organización Mundial del Turismo –UNWTO: Anual Report 2011 (2012)

Tabla 5. Facturación de los turistas internacionales por países. Años 2010 y 2011
(Datos en miles de millones de dólares)

Países	Año 2010	Año 2011
1. Estados Unidos	77,1	79,5
2. España	59,8	62,3
3. Francia	55,7	57,6
4. China	45,8	48,5
5. Italia	38,8	43,0
6. Alemania	34,7	38,8
7. Reino Unido	32,4	35,9
8. Australia	29,8	31,4
9. Macao (China)	27,8	-
10. Hong-Kong (China)	22,2	27,7

Fuente: OMT Tourism Highlights (2012) Elaboración propia

Como es lógico, la mayoría de los turistas internacionales llegó a España en avión. La posición periférica de España en el conjunto europeo explica en gran parte este dato. Aunque algunos turistas de países limítrofes como Francia o Portugal (incluso Alemania, Bélgica u Holanda) utilicen el tren o coche propio para llegar a España o hacer turismo después por el país, la mayoría opta por el avión para desembarcar en la Península Ibérica (80% de las llegadas internacionales⁴³). En el tema que nos ocupa, las CBC fueron responsables del 56,9 % de las llegadas de turistas internacionales a los aeropuertos españoles en el año 2011, un 12,5 % más que el año anterior⁴⁴.

5.1.2. Principales CBC que operan en España y su penetración en los aeropuertos nacionales

Para el análisis de la actividad de las CBC en España, primero tenemos que conocer cuantas *low cost* operan en nuestro país. Como ya se ha comentado anteriormente, cada año el Instituto de Estudios Turísticos (IET) actualiza esta información con el fin de adecuar la realidad del sector aéreo a la coyuntura socioeconómica del momento.

⁴³ IET. Balance del turismo. BALANTUR (2011)

⁴⁴ IET. Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste (2011)

Para el año 2011, el IET distingue las siguientes compañías (país origen de la compañía entre paréntesis)⁴⁵:

Cimber (Dinamarca), Transavia.com France (Francia), Ryanair, Aer Lingus (Irlanda), CAI SECOND, Meridiana Spa (Italia), Transavia (Holanda), EasyJet Airline Co. Ltd, Jet2 (Channel Express), bmiBaby, Flybe, Monarch Airlines, Thomsonfly (Reino Unido), Air Berlin, German Wings, Hapag Lloyd Express, TuiFly (Alemania), Easyjet Switzerland, FlyBaboo, Helvetic (Suiza), Norwegian (Noruega), Air Finland Ltd (Finlandia), Flyniki /NL Luftfahrt GMBH (Austria), Smart Wings (República Checa), Wizz Air (Hungria), Blue Air (Rumanía), Vueling (España), Jet4You, Air Arabia Maroc (Marruecos).

Estas compañías operan en mayor o menor medida en la red de aeropuertos españoles (véase mapa 1). Son 48 instalaciones (46 aeropuertos y 2 helipuertos⁴⁶) gestionadas por Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea (AENA), además del aeropuerto de Lleida, Castellón y Ciudad Real, de reciente construcción.

Mapa 1. Mapa de aeropuertos de España con fecha de Abril de 2013



Fuente: www.aena-aeropuertos.es/csee/Satelite/aeropuertos/es/Page

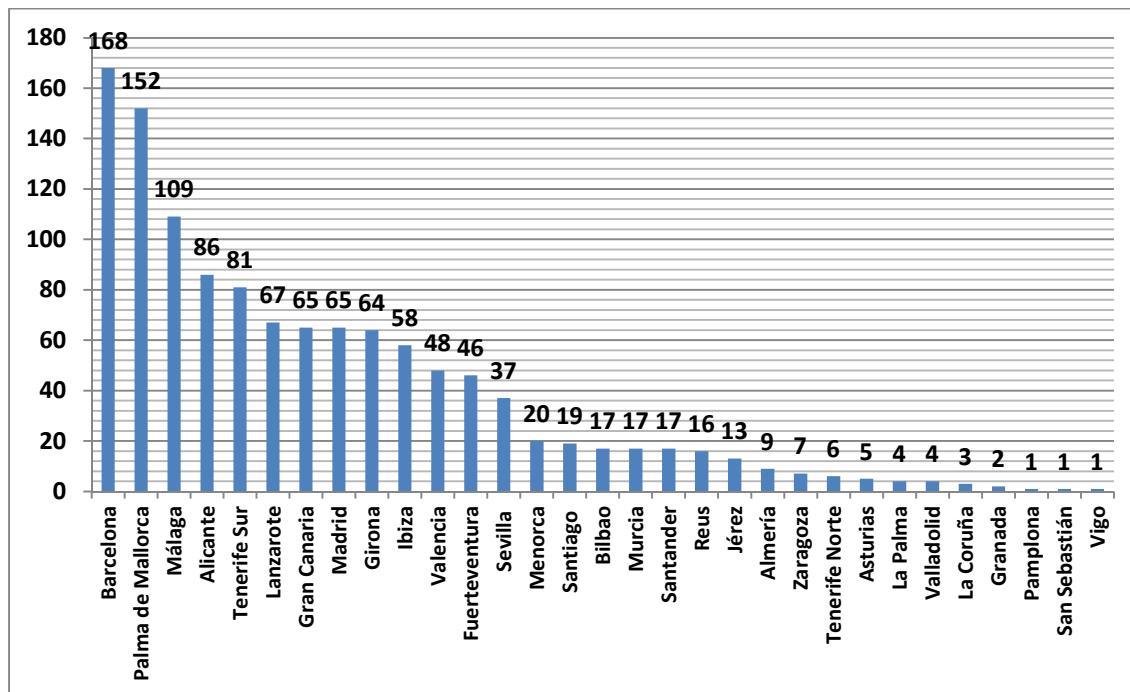
La penetración de las CBC ha sido muy diferente en España si miramos a los diferentes aeropuertos de la red nacional. En la mayoría de las ocasiones, las CBC se han establecido en zonas de alta demanda turística. Entre los diez aeropuertos españoles con más conexiones de bajo coste aparece Barcelona (1er puesto) y Madrid (8º puesto), los

⁴⁵ IET. Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste (2011)

⁴⁶ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/aeropuertos/es/Page/1237548207921//Red-de-Aeropuertos.html>

dos centros económicos del país, además de ser la ciudad más visitada de España⁴⁷ y la capital del país respectivamente. Asimismo, completan ese *Top Ten* Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Tenerife S, Lanzarote, Gran Canaria, Girona e Ibiza (véase gráfico 3)

Gráfico 3. Conexiones *low cost* en aeropuertos españoles. Abril de 2013



Fuente: AENA. Elaboración propia

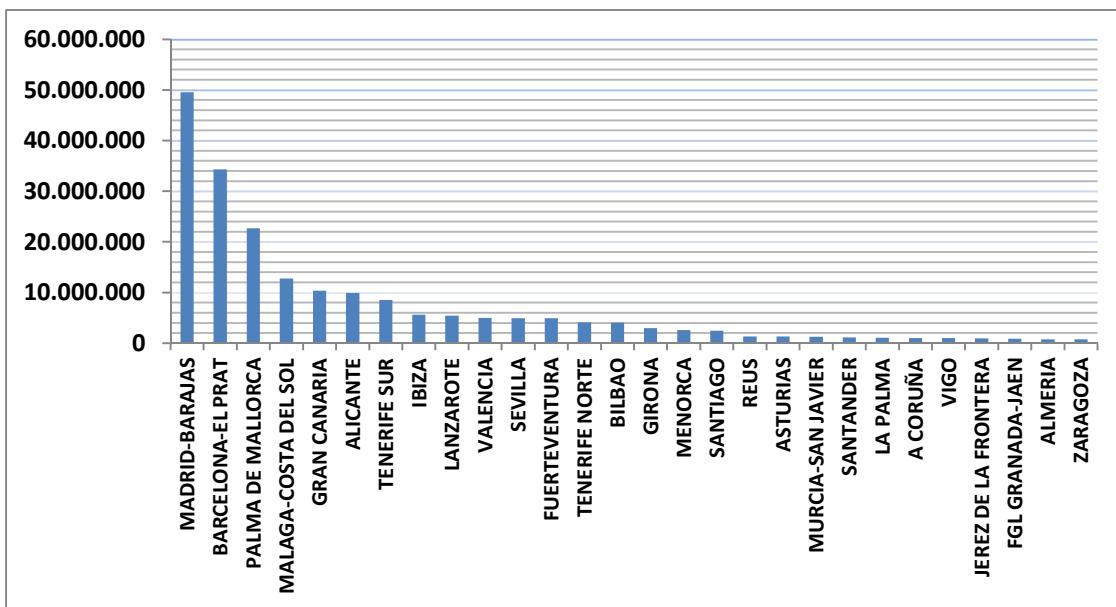
El orden de los aeropuertos es muy similar si comparamos el total de conexiones a cargo de las CBC con las llegadas totales (contabilizando todo tipo de compañías). No obstante, hay algunas excepciones (véase gráfico 4). Las dos más representativas son Madrid-Barajas y Girona. En el caso de Madrid recibió en el año 2011 casi 50 millones de pasajeros. Si observamos la tabla recién comentada, la octava posición de Madrid podría quedar explicada por la amplia cobertura que ofrecen las compañías tradicionales, algunas de las cuales como Iberia, Air China, US Airways o Turkish Airlines⁴⁸ entre otras conectan a la capital de España con todo el mundo. No obstante, la mayoría de los turistas que llegan a España lo hacen buscando un modelo turístico de sol y playa, quedando Madrid fuera de este concepto.

⁴⁷ http://static.hosteltur.com/web/uploads/2013/01/ranking_100_ciudades.pdf

⁴⁸ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-MadridBarajas/es/Page/1049727006261//Destinos-del-aeropuerto.html>

En el caso de Girona, los datos totales de turistas recibidos en su aeropuerto son inferiores en términos cuantitativos (véase gráfico 4) si intentamos extrapolar su posición relativa en cuanto a la penetración de las CBC en España. De hecho, los datos de Girona se explican únicamente gracias a la compañía Ryanair, quien opera 61 vuelos desde este aeropuerto⁴⁹.

Gráfico 4. Pasajeros recibidos por los principales aeropuertos españoles (más de 500.000 viajeros al año) en el año 2011. Datos en millones.



Fuente: Ministerio de Fomento y AENA. Elaboración propia

La proximidad a Barcelona permite a la aerolínea incluso considerarlo (al igual que Reus) como instalación satélite de Barcelona apareciendo en su Mapa de Rutas como “Girona (Barcelona)”, siguiendo el modelo de otras ciudades europeas como Londres (con los aeropuertos de Stansted, Luton y Gatwick), París (Beauvais), Milán (Bergamo) o Bruselas (Charleroi). La cercanía a Barcelona (utilizando el aeropuerto de Girona como vía de acceso a la ciudad condal), así como el atractivo turístico de la Costa Brava explican el porqué de las numerosas conexiones con la provincia catalana, siendo su aeropuerto la principal base de Ryanair en España.

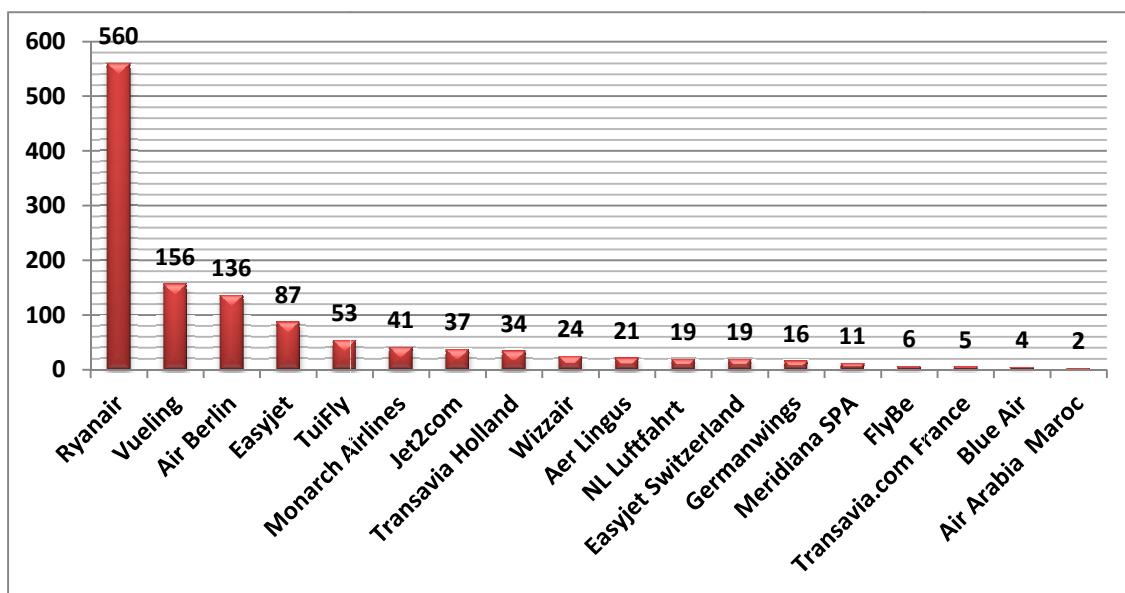
La relación entre turismo de sol y playa y las CBC (tanto en número de compañías como en número de conexiones) es muy evidente. De hecho, en el año 2011, Islas Baleares (7,8 mill), Cataluña (7,2 mill), Islas Canarias (6,2 mill), Andalucía (5 mill) y la

⁴⁹ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Girona-Costa-Brava/es/>

Comunidad Valenciana (4,7 mill) fueron, por ese orden, las cinco CC.AA. españolas que más turistas internacionales recibieron a través de las CBC⁵⁰, estando todas ellas en el llamado “Arco Mediterráneo” con excepción de las Islas Canarias, región que goza de un clima tropical con temperaturas cálidas en gran parte de sus islas prácticamente a lo largo de todo el año.

Si diseccionamos las diferentes CBC que operan en España, constataremos como Ryanair, Vueling, Air Berlin y Easyjet son- por número de conexiones- las principales aerolíneas *low-cost* que vuelan desde y hacia España (véase gráfico 5). Si comparamos estos datos con el de los pasajeros transportados- gráfico 2- se deduce que la presencia de Ryanair en España es dominante, tanto en número de conexiones totales como en su peso relativo en muchos aeropuertos. Especialmente significativa es la hegemonía de la CBC irlandesa en aquellos de segunda categoría, de tipo regional, en los cuales disfruta de una situación quasi-monopolística.

Gráfico 5. Principales CBC en España y número de conexiones. Abril de 2013.



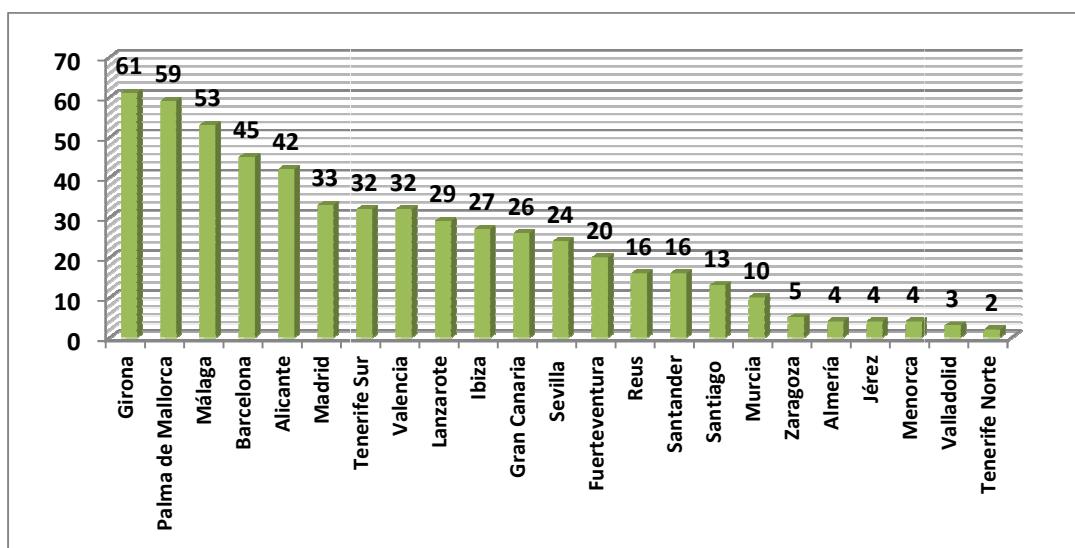
*Las CBC analizadas son las designadas por el IET en el año 2011. A falta del informe anual de 2012, han quedado fuera de análisis otras CBC de reciente creación como Volotea o Iberia Express, aunque se han incluido otras como Vueling.

Fuente: AENA. Elaboración propia

⁵⁰ IET. Balance del turismo. BALANTUR (2011)

Algunos de los ejemplos más representativos son Girona, Reus, Santander, Zaragoza o Valladolid. Los dos primeros, considerados por Ryanair como aeropuertos satélites de Barcelona se han beneficiado de la apuesta de la CBC por Cataluña. En el caso de Girona, principal base de Ryanair en España (véase gráfico 6), cuenta con 61 enlaces (de 64 totales de CBC) mientras que Reus tiene 16 *conexiones low-cost*, pero todas de la aerolínea irlandesa, lo que da muestra del tremendo impacto que tiene en el aeropuerto. En el caso de Santander, Zaragoza y Valladolid, Ryanair tiene 16, 5 y 3 enlaces respectivamente, siendo la compañía más importante- con mucha diferencia- de las que operan en dichos aeropuertos.

Gráfico 6. Número de enlaces aéreos por aeropuerto de Ryanair en España. Abril de 2013



Fuente: [AENA](#) y [www.ryanair.com](#). Elaboración propia

En el caso de Vueling, única CBC española reconocida por el IET a finales del año 2011, es la segunda CBC en importancia por pasajeros transportados y por número de rutas a nivel nacional. Sin embargo, los datos en este sentido son engañosos. En primer lugar, Vueling tiene su principal base de operaciones en Barcelona, desde donde podemos volar a 78 destinos⁵¹, la mitad de las conexiones aéreas que ofrece la aerolínea. En el resto de ciudades españolas, los aeropuertos se clasifican entre los que son base de operaciones y los que no.

⁵¹ <http://www.vueling.com/es/>

Dentro de la primera categoría estarían encuadradas las principales ciudades turísticas de la costa mediterránea española (Barcelona, Valencia, Mallorca, Ibiza, Alicante y Málaga), así como otras ciudades muy turísticas como Gran Canaria, Madrid, Sevilla o Bilbao además de La Coruña. Fuera de las fronteras españolas, la CBC española también cuenta con otras tres bases: Florencia, Roma y Amsterdam. El resto de aeropuertos españoles no son base de operaciones de la compañía, por lo que ninguno de los aviones de Vueling queda retenido en las instalaciones, además de no contar con vuelos internacionales (son pocas las conexiones que suman y en casi todos los casos son entre ciudades de España o con Barcelona como destino único).

En cuanto al resto de compañías, las estrategias son opuestas dependiendo de la naturaleza de la CBC, el país de fundación, el tipo de cliente y destino, etc. Por un lado, compañías como Easyjet o Wizzair cuentan con conexiones diversas que conectan los centros de actividad económica europea entre sí y con las áreas de mayor demanda turística. Asimismo, a finales de 2012, estas compañías volaban a 33 y 29 países respectivamente⁵², todos concentrados en Europa, Norte de África y Oriente Próximo.

En el lado opuesto, CBC como FlyBe, Monarch Airlines o Jet2com (Reino Unido), TuiFly (Alemania), Meridiana SPA (Italia) o NL Luftfahrt (Austria) se especializan en transportar a un precio económico a los ciudadanos de sus países a las principales áreas turísticas españolas, esto es, la costa mediterránea y las Islas Canarias. Un ejemplo paradigmático es la compañía Monarch Airlines, la cual conecta las ciudades más importantes del Reino Unido con los principales aeropuertos costeros españoles (Palma de Mallorca, Menorca, Ibiza, Barcelona, Alicante, Málaga, Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura), quedando fuera otras ciudades algo menos turísticas pero con más importancia económica como Madrid, Valencia, Sevilla o Bilbao⁵³.

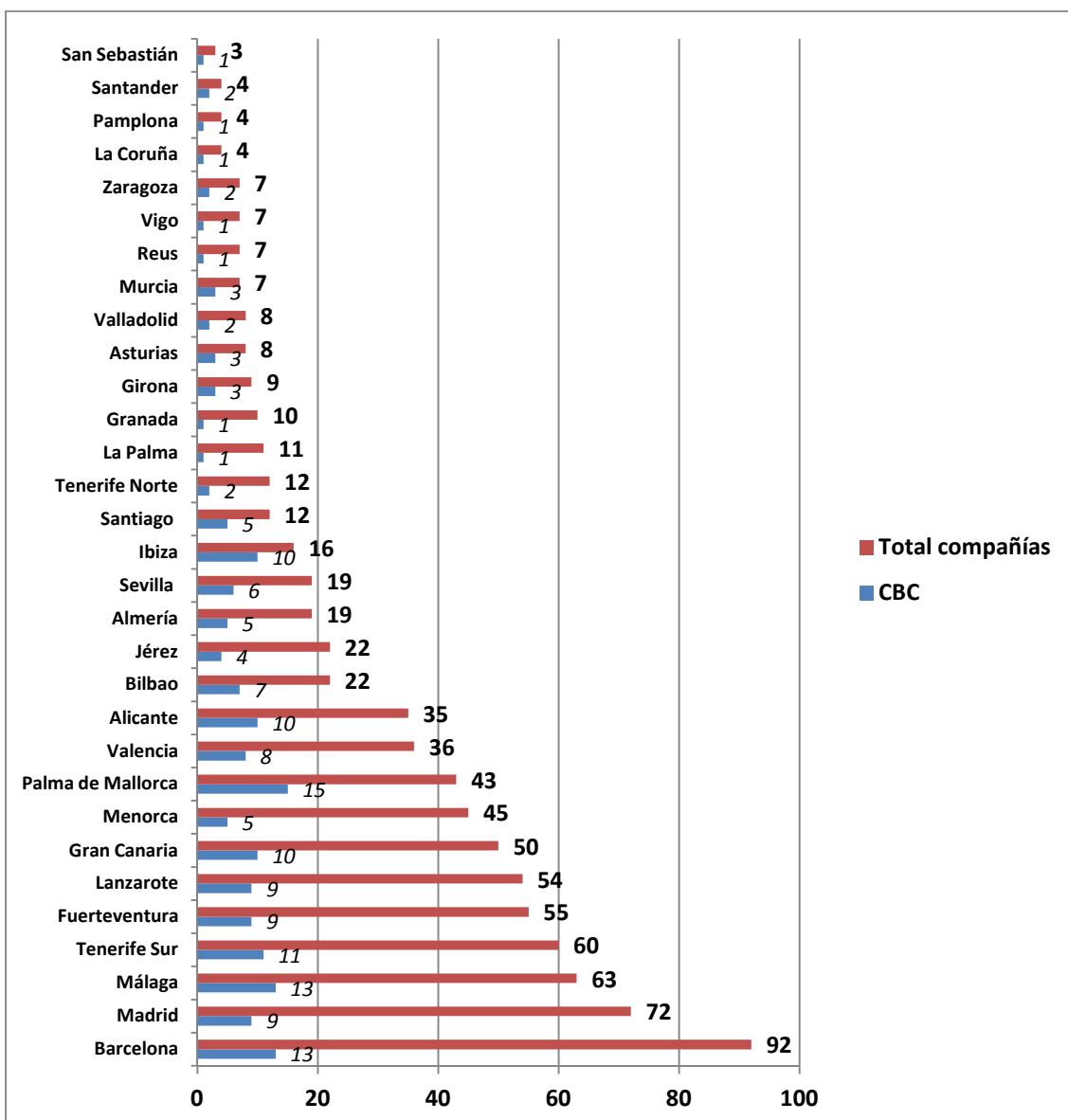
Lógicamente, tan importante es el número de conexiones que puedan tener los aeropuertos españoles como el número de CBC que operan en cada uno de ellos. Esto cobra especialmente importancia en los aeropuertos secundarios, donde la mayor o menor presencia compañías aéreas trae consigo consecuencias de diverso calado yendo desde las subvenciones que reciben estas compañías por mantenerse en el aeropuerto hasta la llegada de turistas, el empleo o la actividad económica paralela que se genera.

⁵² ELFAA. Members Statistics. December 2012

⁵³ <http://www.monarch.co.uk/>

No se debe pasar por alto igualmente la dependencia que tienen unos u otros aeropuertos del hecho de que determinadas CBC operen en sus instalaciones. Mientras que Barcelona o Madrid tienen una escasa dependencia de CBC, puesto que ya de por sí son aeropuertos con un gran tránsito anual, otros aeropuertos- especialmente de categoría secundaria o regional- dependen casi exclusivamente de estas conexiones. De hecho- véase gráfico 7- aeropuertos como Ibiza, Santander, Santiago de Compostela o Murcia cuentan con más de un 40% del total de compañías que vuelan desde sus respectivas instalaciones que han sido catalogadas como *low cost*.

Gráfico 7. Número de compañías totales y CBC listadas en los principales aeropuertos españoles. Abril de 2013



Fuente: AENA. Elaboración propia

Sin embargo, estos datos no deben llevarnos a engaño, pues no es tan importante el número de aerolíneas y el porcentaje de CBC que haya respecto al total sino el número de conexiones y el volumen de pasajeros que aportan unas y otras compañías. En este sentido, aeropuertos como Reus, Santander, Santiago de Compostela, Girona, Zaragoza o Valladolid dependen en gran medida de la CBC irlandesa Ryanair la cual, de abandonar esos aeropuertos, produciría un gran impacto.

5.1.3. Relaciones de las CBC con las Administraciones Públicas

Finalmente, otro de los aspectos a considerar seriamente cuando abordamos la realidad de las CBC son las ayudas públicas que reciben de las Administraciones Públicas (AA.PP). Tema controvertido donde los haya, pues el uso de dinero público para el mantenimiento de empresas privadas- si bien no es un hecho aislado- no deja a nadie indiferente. Llegados a este punto, cabe decir que a pesar de que todas o casi todas las CBC reciben subvenciones de las administraciones regionales y ayuntamientos de las diferentes ciudades españolas, el montante de dinero destinado no es el mismo, existiendo diferencias notables según los aeropuertos y las CBC.

Antes de abordar la diferente casuística aeroportuaria, debemos fijar algunos conceptos básicos. Quizás el más importante de ellos sea el de *umbral de rentabilidad* del aeropuerto de Zaragoza. Si bien no hay un número de pasajeros universal a partir del cual un aeropuerto podría ser rentable evitando tener pérdidas, las Directrices Europeas pronostican que- si bien pueden encontrarse casos en los que se reciban subvenciones- un aeropuerto con más de 1,5 millones de pasajeros y con unas instalaciones y personal acordes a esa demanda ya podría resultar rentable⁵⁴.

Desde el aterrizaje de las CBC en suelo español a comienzos de la pasada década, muchos gobiernos regionales y ayuntamientos apostaron por firmar acuerdos de colaboración con algunas CBC (véase *tabla 6*) con el objetivo de aprovechar el tirón turístico, comercial, económico que podía suponer el desembarco de alguna de estas aerolíneas en los aeropuertos a cambio de una importante contraprestación económica con la que los CBCs promocionaban en sus viajes a dichos destinos⁵⁵.

⁵⁴ CNC.III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

⁵⁵ Revista Savia (2005)

Tabla 6. CBCs y acuerdos promocionales firmados con las instituciones de algunas ciudades españolas. Año 2005

Compañía	Aeropuerto / Institución
<i>Ryanair</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Girona Costa Brava - Reus - Santander - Santiago de Compostela - Valladolid - Granada - Zaragoza
<i>Easyjet</i>	Asturias
<i>Air Berlín</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reus - Santiago de Compostela
<i>Hapag Lloyd Express</i>	Reus
<i>Spanair</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Tenerife Sur - A Coruña
<i>Air Nostrum</i>	Agencia Valenciana de Turismo
<i>Binter Canarias</i>	Gobierno de Canarias y Cabildos Insulares

Fuente: Revista Savia (2005). Elaboración propia

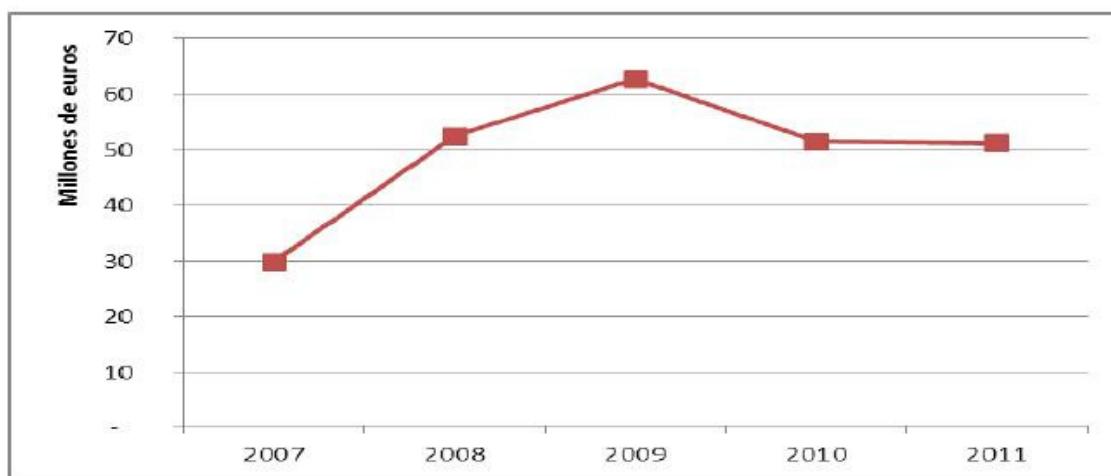
En relación con este tema, la Comisión Europea en su Diario oficial ya- en el año 2005- apuntaba a la creciente importancia de las CBC y de los aeropuertos regionales como vectores de desarrollo socioeconómico, adoptando un enfoque favorable hacia las subvenciones públicas a aeropuertos regionales (aquellos con menos de 1 millón de pasajeros según la decisión del Parlamento Europeo) siempre respetando los principios de proporcionalidad, transparencia y no discriminación a fin de evitar casos de competencia desleal⁵⁶.

De esta manera, las instituciones pueden subvencionar bien a los aeropuertos (la mayoría titularidad de AENA), bien a las compañías aéreas directamente. De esta manera, en el período 2007-2011 se contabilizaron 124 acuerdos entre instituciones públicas y aerolíneas.

⁵⁶ Comisión Europea. Diario oficial de la UE. (2005)

En cuanto al montante económico, este ha seguido una evolución creciente pese al contexto de crisis económica reciente, observándose un aumento de 30 millones de € en 2007 hasta los 51 millones de € en 2010 (véase gráfico 8), tendiendo a estabilizarse en los últimos datos consultados⁵⁷.

Gráfico 8. Evolución a nivel nacional del total de fondos públicos destinados a acuerdos de promoción turística por parte de entes públicos autonómicos. Periodo 2007-2011



Fuente: CNC. III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

Según el mismo informe de la Comisión Nacional de la Competencia, el aeropuerto de Zaragoza ha sido sin duda el más beneficiado por las subvenciones públicas a nivel nacional (34 millones de € en el período 2007-2011⁵⁸). En las próximas páginas, cuando se analice pormenorizadamente el caso del aeropuerto aragonés se explicará el porqué de esos datos. En el otro lado de la balanza, según este mismo informe, aeropuertos como Bilbao, Barcelona o Sevilla no recibieron ningún tipo de ayuda durante el mismo intervalo temporal.

En cuanto a las compañías aéreas, las CBC pueden recibir subvenciones públicas a través de TURESPAÑA con el objetivo de promocionar la “marca España” como destino turístico pero sobre todo a través de instituciones regionales o locales quienes en ocasiones muy dependientes del mantenimiento en un aeropuerto de una determinada CBC- dedican ingentes cantidades de dinero a tal efecto.

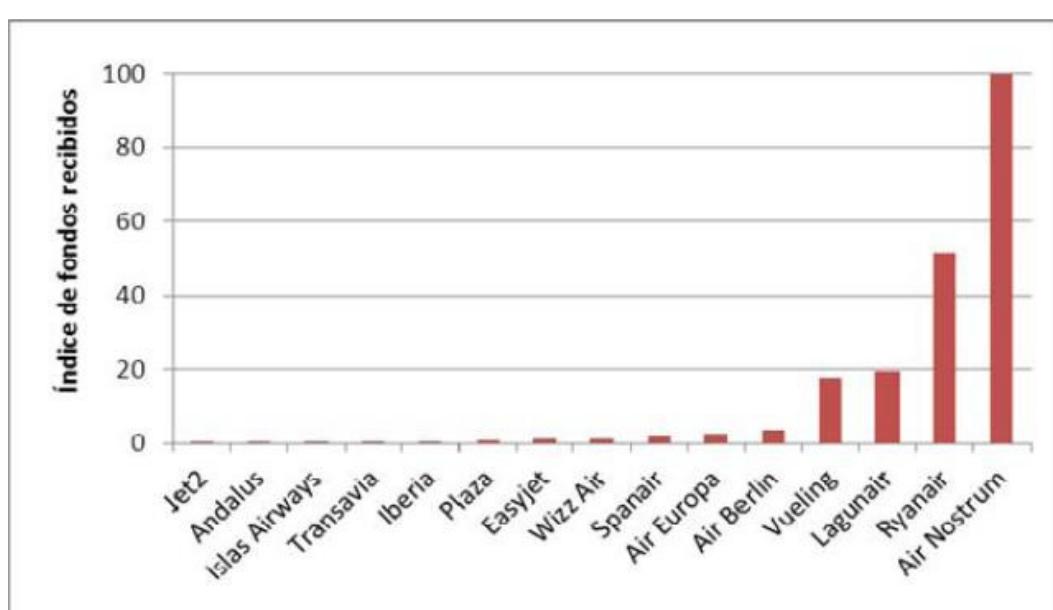
⁵⁷ CNC.III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

⁵⁸ CNC.III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

Al analizar qué compañías salen más beneficiadas, debemos hacerlo en dos escalas. La primera, a nivel suprarregional o nacional, está comandada por TURESPAÑA (el organismo nacional de Turismo responsable de promocionar la “marca España” por el mundo)⁵⁹, quien ha trasvasado a Iberia en torno a 100 millones de € en el período 2007-2011. Muy lejos ya, Air Europa, Jet2com o Vueling también reciben importantes cantidades monetarias. La CBC más importante que opera en España, Ryanair apenas consigue una subvención mínima de este organismo, hecho que cambiará radicalmente en el nivel de análisis regional o local.

Aquí, Ryanair es la segunda compañía más beneficiada tras Air Nostrum (dependiente de Iberia), siendo también la primera CBC por volumen de fondos públicos recibidos. En un segundo nivel se encuentra Vueling, principal CBC española y en mucha menor medida otras como AirBerlin, Wizzair o Easyjet (véase gráfico 9)

Gráfico 9. Fondos recibidos (en millones de €) por las compañías aéreas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes autonómicos y locales.
Período 2007-2011



*Algunas de estas CBC como Andalus, Plaza, Spanair o Lagunair ya no operan en la actualidad

** Air Nostrum no se considera CBC

Fuente: CNC. III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

⁵⁹ <http://www.tourspain.es/es-es/Paginas/Index.aspx>

No obstante, así como Air Nostrum recibe esas subvenciones de casi todos aeropuertos españoles en los que opera⁶⁰, Ryanair la obtiene principalmente de una serie de aeropuertos en los que su posición es quasi monopolística (Girona, Reus, Zaragoza, Valladolid, Santander o Santiago de Compostela).

5.2. El turismo y las CBC en Zaragoza

5.2.1. Algunas referencias al turismo de la ciudad

Zaragoza, quinta ciudad de España según el INE y el Padrón Municipal y quinta también según actividad económica si tomamos como referencia el Anuario Económico de la Caixa⁶¹, tiene en el turismo a un sector emergente. Según los datos del INE, recogidos en la memoria de Turismo del Ayuntamiento de Zaragoza del año 2012, la ciudad recibió este año 775.163 viajeros, de los cuales en torno a un 30 % son extranjeros y el 70 % restante turistas españoles⁶².

Cabe decir, desde este momento, que los datos de este tipo se extraen de las oficinas de información turística, por lo que habría que sumar a todos aquellos visitantes que, bien por visitar a familiares o amigos que ya conocen la ciudad, bien porque no sea la primera vez que están en Zaragoza o porque quieren descubrir la ciudad sin ningún tipo de recomendación turística- entre otros motivos- quedan fuera de esta clasificación. Por consiguiente, en estos términos, es complicado saber el número total de visitantes recibe una ciudad en un año.

Por otra parte, si atendemos a las pernoctaciones en hoteles de la capital de Aragón, observamos que el turismo en la ciudad es claramente estacional y registra sus máximos en los meses de primavera y otoño. Los meses de finales de otoño e invierno y los de verano (Julio-Agosto) constituyen la temporada baja en el sector hotelero de la ciudad, teniendo sus máximos de ocupación en los meses de Abril-Mayo y Septiembre-Octubre (véase gráfico 10), en el primer caso por la celebración de congresos, bodas, reuniones de empresa, así como viajes organizados y en el segundo por la buena climatología del mes de Septiembre y las fiestas del Pilar en el mes de Octubre.

⁶⁰ <http://www.airnostrum.es/mapa/airnostrum.swf>

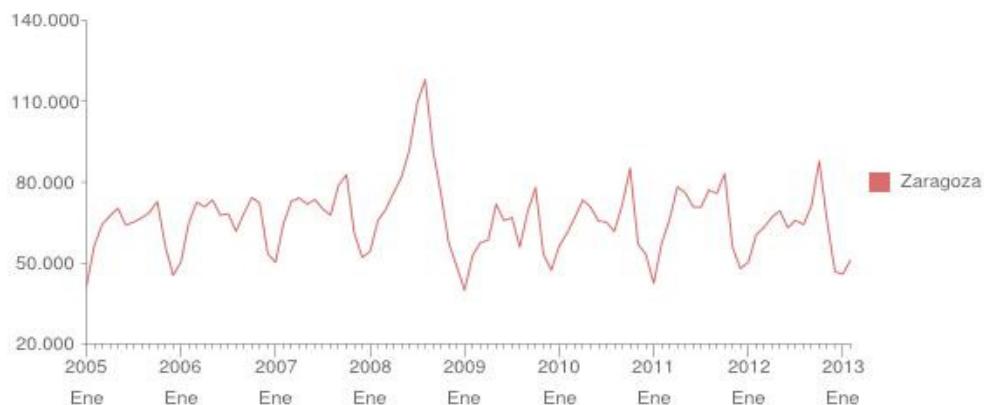
⁶¹ Anuario Económico de España de la Caixa (2012)

⁶² Zaragoza Turismo. Informe anual Año 2012

En esta misma gráfica, se observa el pico de ocupación que supuso en el verano del año 2008 la celebración de la Exposición Internacional (EXPO 2008) en la ciudad y que como se puede vislumbrar- se difuminó rápidamente. Se puede apuntar, si acaso, un ligero ascenso en el total de las pernoctaciones en los últimos años, que pudiera deberse- como una hipótesis- al mayor número de conexiones aéreas del aeropuerto (en especial entre los años 2009-2011) o a la mejora de la imagen de Zaragoza como ciudad turística.

Sin embargo, otras mejoras relativas a la accesibilidad viaria y ferroviaria, lejos de ser un estímulo para aumentar el número de pernoctaciones, han creado el efecto contrario, cobrando especialmente importancia la línea de AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona. Muchos turistas (de ocio o negocios) debían atañer hacer noche en Zaragoza debido a que los tiempos de desplazamiento eran mayores. En contraposición, la posibilidad de viajar de Madrid a Barcelona en menos de 3h de tren así como de quedar en Zaragoza como punto intermedio entre ambas ciudades ha repercutido negativamente en la ocupación hotelera (véase anexo 9.2.5.)

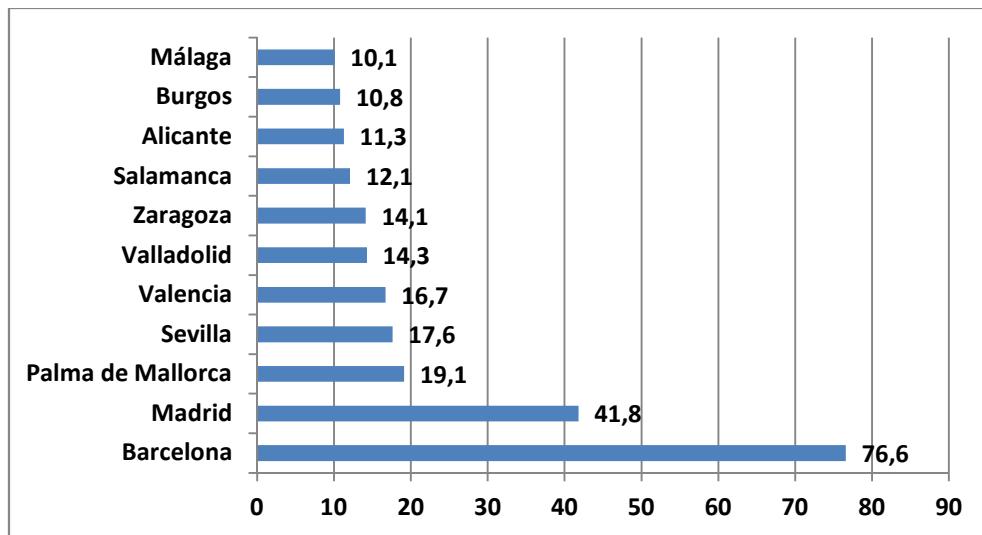
Gráfico 10. Evolución de las pernoctaciones en los establecimientos hoteleros de Zaragoza en el período 2005-2012



Fuente: <http://demografia.zaragoza.es/>

Sin embargo, como acabamos de mencionar, la fiabilidad de alguno de estos datos se pone en entredicho. Si atendemos a otros constatados como el Anuario Económico de España que realiza La Caixa, en su última edición (Año 2012) sitúa a Zaragoza como séptima capital de provincia española con más turismo, entendiendo aquí como la suma del total de pernoctaciones y excursiones (visitas en el día) que hacen los turistas en diferentes ciudades españolas (véase gráfico 11)

Gráfico 11. Total de pernoctaciones y excursiones en las capitales de provincia de España (Año 2012)



Fuente: Anuario Económico de España de la Caixa. Año 2012. Elaboración propia

No obstante lo anterior, en los últimos dos años, se está observando debido a la situación económica general que la caída de la demanda interna se plasma en el total de pernoctaciones realizadas por turistas nacionales (de ocio o negocios) que se alojan en la ciudad. Además, la fluctuación en el número de conexiones del aeropuerto de Zaragoza puede hacer oscilar el número de visitantes que recibe la ciudad, la cual mantenía un crecimiento sostenido en cuanto a turistas internacionales en el período 2008-2011 según el INE y el Ayuntamiento de Zaragoza⁶³, sufriendo un retroceso en el último año.⁶⁴

5.2.2. Aeropuerto de Zaragoza: dinámica e influencia de las CBC

El aeropuerto de Zaragoza se encuentra situado a 10 km del centro del centro de la ciudad que le da nombre⁶⁵, comunicado con ella mediante servicios de taxi y autobús. La vetusta terminal del antiguo aeropuerto fue sustituida por una nueva terminal de pasajeros en el año 2008 con motivo de la Exposición Internacional de Zaragoza⁶⁶.

⁶⁴ Los turistas extranjeros dejan 321 millones de Euros en Aragón en 2012. *HERALDO DE ARAGÓN*. 03/02/2013

⁶⁵ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Zaragoza/es/>

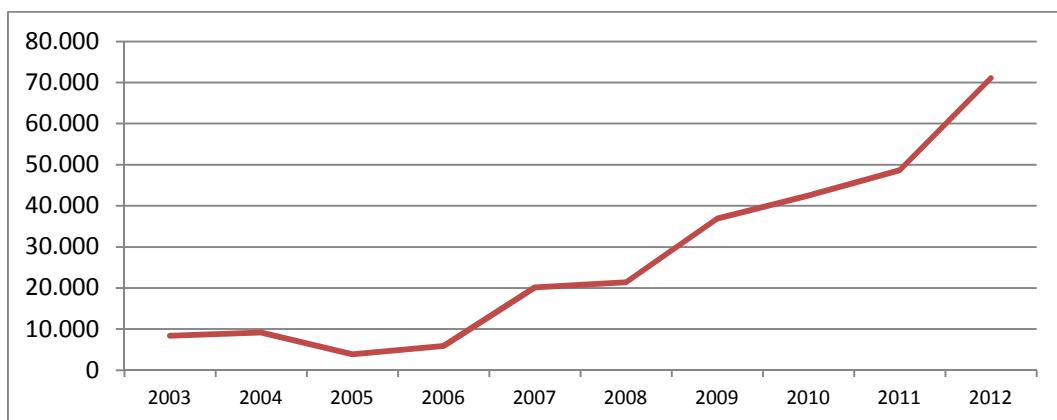
⁶⁶ <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Zaragoza/es/Page/1047408365854//Presentacion.html>

Con esta nueva terminal, la capacidad del aeropuerto se veía incrementada hasta- al menos- 1 millón de pasajeros anuales⁶⁷.

El aeropuerto comparte instalaciones con la base aérea del ejército del aire, hecho que- aunque a primera vista pueda parecer perjudicial por una hipotética incompatibilidad de los usos militares y civiles (comerciales) del aeropuerto- resulta ser finalmente beneficioso, debido al menor coste del personal (los controladores aéreos son militares, no civiles), un mantenimiento de las instalaciones más barato, etc. (*Anexos 9.2.2 y 9.2.3*)

El aeropuerto de Zaragoza tiene dos perfiles claramente diferenciados: el de carga y el de pasajeros. El primero, con la expansión de la Plataforma Logística PLAZA y la irrupción de importantes empresas como Inditex o Caladero, ha crecido enormemente en los últimos años (*véase gráfico 12*), convirtiendo en la actualidad a Zaragoza como el tercer aeropuerto español con un mayor tráfico de mercancías.⁶⁸

Gráfico 12. Tráfico de mercancías del aeropuerto de Zaragoza. Período 2003-2012



Fuente: AENA. Elaboración propia

Por otra parte, los datos relativos al transporte de pasajeros reflejan una tendencia alcista en el período 2003-2011 que se detuvo con una fuerte caída el año pasado (*véase gráfico 13*). Esto puede achacarse a las diferentes decisiones corporativas de las CBC (en especial Ryanair) quienes, al moverse por criterios de rentabilidad económica y tasas de ocupación, implantan o suprimen rutas cuando lo desean (*véase anexo 9.2.3*)

⁶⁷ http://www.hosteltur.com/50590_aeropuerto-zaragoza-estrena-nueva-terminal-duplica-su-capacidad.html

⁶⁸ AENA. Informe Anual Año 2012

En el caso de Zaragoza (véase anexo 9.1.1.), se suprimieron 8 conexiones (Sevilla, Gran Canaria, Tenerife Sur, Alicante, Málaga, Dusseldorf, Bolonia y Roma, a las que hay que sumar las conexiones de apenas éxito de PLA-ZA Servicios Aéreos a Santiago de Compostela y Toulouse) No obstante, todas estas conexiones ni operaron ni fueron canceladas al mismo tiempo, sino que son las propias compañías las que toman estas decisiones de forma súbita.

Gráfico 13. Tráfico de pasajeros (en miles de personas) en el aeropuerto de Zaragoza. Período 2003-2012.



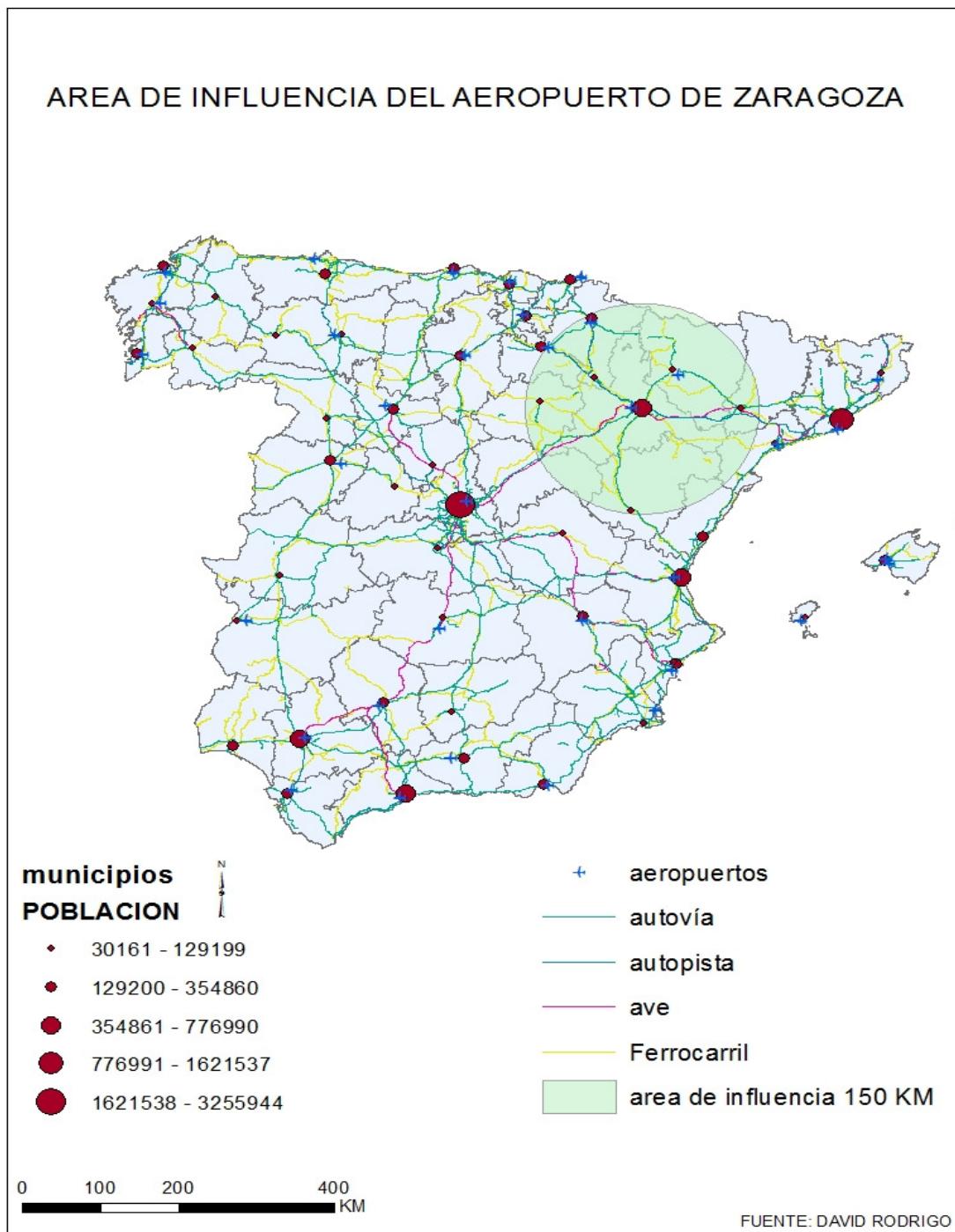
Fuente: AENA. Elaboración propia

Uno de los principales activos que tiene la ciudad, su excelente localización, tiene también una doble cara: una positiva y otra negativa. La primera, ya apuntada por algunas de las personas entrevistadas (véase Anexos 9.2.1, 9.2.2 y 9.2.3), la óptima ubicación de Zaragoza en el Corredor del Ebro a 300 km de Madrid, Barcelona, Valencia o Bilbao y con una densa red de autovías y autopistas, amén de la línea de AVE Madrid-Barcelona. Estas mismas circunstancias constituyen también la cara negativa, pues imposibilitan un mayor desarrollo del aeropuerto. Se produce una pérdida de posibles clientes potenciales que acuden a los aeropuertos de las ciudades ya mencionadas, las cuales cuentan con un mayor número de destinos por su posición periférica, mayor densidad de población e importante actividad económica.

Por ello, el área de influencia del aeropuerto se circunscribe esencialmente a Zaragoza capital, la provincia de Huesca, el Norte de la provincia de Teruel, la ribera del Ebro navarro-riojana (especialmente el área de Tudela-Calahorra), la provincia de Soria y quizás la ciudad de Lleida (véase mapa 2)

Por consiguiente, si sumamos la población de esas áreas urbanas, el radio de acción del aeropuerto queda limitado aproximadamente a 1,5 millones de personas en torno a unos 150 km a la redonda.

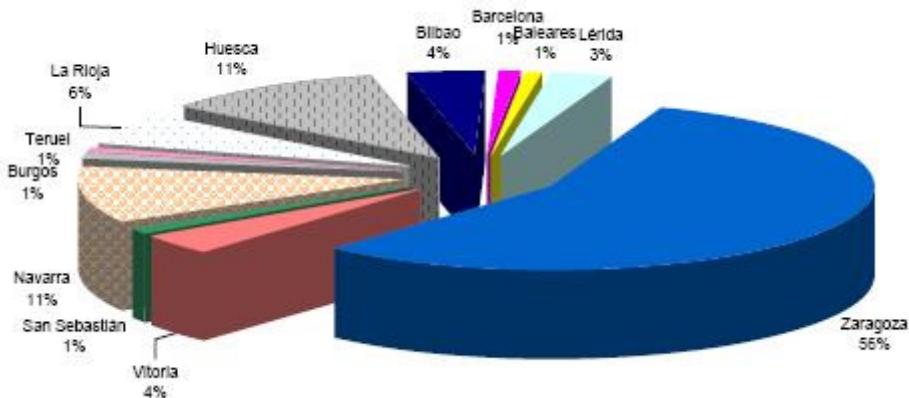
Mapa 2. Área de influencia del aeropuerto de Zaragoza



*Nota: El área de influencia se mide en km en línea recta. Logroño o Pamplona están a 175 y 179 km de autopista respectivamente pero aquí quedarían incluidos en el mapa

En contadas ocasiones, también pueden observarse desplazamientos de personas del País Vasco, área de influencia de Pamplona, Logroño, Teruel capital o pueblos del norte de la provincia de Guadalajara (véase gráfico 14). No obstante, estos clientes son circunstanciales y posiblemente toman el vuelo desde Zaragoza por interés en el precio, o el destino, condiciones que en casos concretos puedan ser mejores que las de otros aeropuertos más importantes que están más próximos: Guadalajara (Madrid), sur de la provincia de Teruel (Valencia), área de Pamplona y Logroño (Bilbao) o incluso Lleida (Tarragona-Reus y Barcelona)

Gráfico 14. Provincias/Ciudades de procedencia de los viajeros españoles en los vuelos internacionales del aeropuerto de Zaragoza. Año 2007.



Fuente: Escalona et al (2008) El aeropuerto de Zaragoza. Una visión espacial, económica y funcional

Aunque los datos correspondan al año 2007, la distribución no es muy diferente a la que se podría observar en la actualidad, cuya tendencia es a perder incluso más proporción de las comunidades del alto Ebro pues la oferta de vuelos del Aeropuerto de Bilbao se ha incrementado en los últimos años, en especial en lo relativo a CBC, por lo que la proporción de ciudadanos de las provincias vascas, Navarra, La Rioja y Burgos ha descendido desde entonces debido a la menor distancia con las instalaciones de la capital de Vizcaya.

Subvenciones recibidas por las CBC que operan en el Aeropuerto de Zaragoza

Como hemos resaltado en alguna ocasión a lo largo de este trabajo, el aeropuerto de Zaragoza es propiedad de AENA. Dentro de la extensa red de aeropuertos españoles, el de Zaragoza es considerado como un aeropuerto regional (de primer nivel), si

atendemos a la clasificación de Bel y Fageda⁶⁹, en la que se equipara al aeropuerto de Zaragoza por sus características a otros como Vigo, Pamplona, San Sebastián, Valladolid o Granada.

Siguiendo ese mismo estudio, se afirma que muchos de los aeropuertos regionales subsisten a base de subvenciones pública. Este hecho es cuestionable, al menos a partir de cierta cuantía de subvención, chocando frontalmente a su vez con criterios de demanda y rentabilidad económica de las instalaciones. A veces pueden justificarse algunas conexiones, aeropuertos, etc. por criterios de cohesión social pero en otros- como apuntan Ramos, Escalona y Trillo (*Anexos 9.2.1, 9.2.2 y 9.2.3 respectivamente*)- la inversión pública es, cuanto menos, cuestionable, en especial cuando hay competencia de otros medios de transporte (AVE).

El caso del aeropuerto de Zaragoza es un ejemplo paradigmático. En el período 2007-2011, la DGA y el Ayuntamiento Zaragoza, en una empresa conjunta (Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L.) acordaron una subvención de 34 millones de € repartidos en esos 5 años, por lo que las compañías que operaban desde el aeropuerto de Zaragoza (esencialmente Ryanair y Air Nostrum) fueron las más beneficiadas de España durante ese intervalo por fondos del erario público (*véase tabla 7*).

Tabla 7. Fondos públicos por regiones destinados a acuerdos publicitarios con aerolíneas. Período 2007-2011

CCAA / Año	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
ANDALUCÍA	0	0	48.000	150.000	0	198.000
ARAGÓN	8.489.977	8.489.977	6.507.029	6.212.230	4.352.120	34.051.333
ASTURIAS	289.000	1.865.000	1.358.000	2.600.000	2.500.000	8.612.000
BALEARES	310.328	887.000	1.199.800	1.352.120	2.437.500	5.986.748
CANARIAS	600.225	1.870.915	485.000	948.900	130.000	3.835.039
CANTABRIA	870.000	8.056.000	5.988.333	3.433.333	4.337.745	20.664.411
CASTILLA LA MANCHA	487.200	580.000	1.185.433	2.753.387	5.334.000	10.360.000
CASTILLA Y LEÓN	9.479.800	19.483.808	26.892.668	14.076.780	14.347.080	84.279.616
CATALUÑA	336.400	0	3.158.333	6.227.911	7.589.678	17.312.322
Ceuta (helipuerto)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
EXTREMADURA	1.697.875	1.697.875	1.697.875	2.196.874	2.048.317	9.338.816
GALICIA	3.887.720	5.335.800	3.705.000	6.229.400	3.539.428	22.697.448
LA RIOJA	800.000	1.136.000	187.000	754.000	754.000	3.611.000
MADRID	350.000	150.000	27.000	0	0	527.000
Melilla	1.000.000	0	0	0	2.600.000	3.600.000
MURCIA	650.999	400.000	1.704.688	1.704.688	354.000	4.814.376
NAVARRA	550.000	0	0	0	0	550.000
PAÍS VASCO	0	0	425.001	0	0	425.001
VALENCIA	0	4.857.150	7.984.195	2.855.545	750.000	16.428.890
Total por año	29.799.323	52.408.425	62.503.256	51.495.128	51.073.888	247.280.000

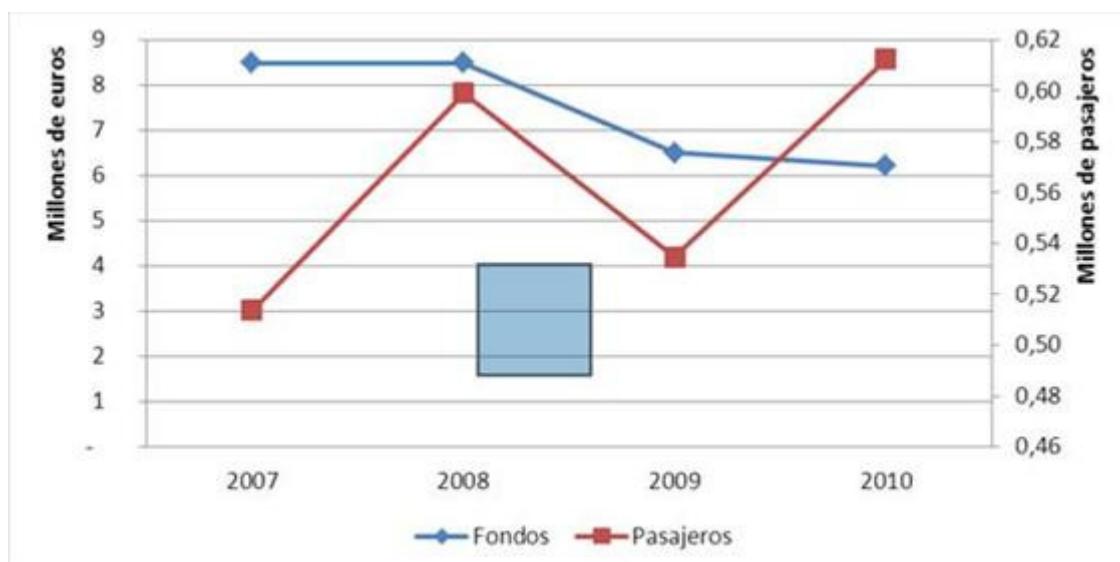
Fuente: CNC.III Informe Anual sobre ayudas públicas en España (2011)

⁶⁹ Bel et al (2007)

A primera vista, Aragón no es la Comunidad Autónoma que más dinero destina a la subvención pública de compañías aéreas en sus aeropuertos, sino que es Castilla-León, con mucha diferencia, la que ostenta el liderazgo. No obstante, el montante económico total en esta región se reparte entre 4 aeropuertos (Salamanca, León, Burgos y Valladolid- véase anexo 9.2.2.), mientras que en Aragón los recibe únicamente el Aeropuerto de Zaragoza, pudiendo afirmarse que es el que más ayudas públicas recibió de toda España en ese período, siendo Ryanair y Air Nostrum sus principales beneficiarias.

Asimismo, no se observa, atendiendo a los datos, que haya una relación directa entre aumento de visitantes y mayor número de conexiones internacionales de CBC subvencionadas desde el aeropuerto (véase gráfico 15), lo que a su vez implica ayudas públicas más cuantiosas.

Gráfico 15. Fondos públicos recibidos por las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Zaragoza y total de pasajeros transportados. Período 2007-2010



Fuente: III Informe Comisión Nacional de la Competencia sobre Ayudas Públicas en España

La implantación de enlaces aéreos (o incluso compañías) sin haber realizado estudios de mercado rigurosos de antemano, puede acarrear importantes pérdidas de dinero público, como ocurrió con PLA-ZA Servicios Aéreos, compañía aragonesa que recibió subvenciones públicas y acabo cerrando con unas pérdidas cercanas a los 9 millones de euros.⁷⁰

⁷⁰ Plaza Servicios Aéreos tiene una oferta de compra. *HERALDO DE ARAGÓN*. 20/05/2009

6. Análisis empírico sobre el impacto de las CBC en el aeropuerto y ciudad de Zaragoza

6.1. Metodología

6.1.1. Cuestionario. Enfoque cuantitativo

Una vez hemos analizado en profundidad la realidad de las CBC en España y en Zaragoza, vamos a intentar refutar nuestras hipótesis iniciales en base al caso de la ciudad de Zaragoza y la influencia que tienen en ella y en su aeropuerto las CBC respecto al flujo de visitantes que llega anualmente a la ciudad a través de estas compañías.

Para tal misión, nos serviremos de un cuestionario base a partir del cual intentaremos conocer la realidad de este fenómeno en Zaragoza. Podremos encontrar el modelo de cuestionario en el *Anexo 9.3*. Las características principales del mismo son:

- **Nombre:** impacto de las CBC en el aeropuerto y ciudad de Zaragoza
- **Número de encuestas válidas recogidas:** 150
- **Número de preguntas a responder:** mínimo 9 y máximo 22
- **Tipo de encuesta:** anónima
- **Destinatarios:** Hombres y mujeres adultos (entre 18 y 65 años) que vivan en Zaragoza, hayan vivido en la ciudad durante al menos un año o visiten con asiduidad la misma.
- **Modo de realización de la encuesta:** combinación de muestreo selectivo, aleatorio y “modelo en bola de nieve”. A través de cuestionarios a pie de calle, respuestas recibidas vía *online* (formato *Google Docs*) y ayudas de amigos y familiares en su distribución.
- **Marco temporal de recogida de cuestionarios:** 20 de Marzo a 20 de Abril
- **Marco espacial de recogida de cuestionarios:** Zaragoza capital (barrios del Actur-Rey Fernando, Universidad, Casco Histórico, Centro) y a través de internet (Cuestionario de *Google Docs*)

La encuesta queda dividida en 4 secciones. En un principio se les preguntará por sus hábitos sobre el transporte aéreo. Seguidamente, se pulsará sus conocimientos sobre el aeropuerto de Zaragoza.

A continuación, se realizarán algunas preguntas acerca del hipotético impacto de las CBC en la ciudad para los encuestados y finalmente se les pedirán sus datos a través de las llamadas preguntas de control (género, edad, situación laboral)

6.1.2. Entrevistas. Enfoque cualitativo

En un trabajo de investigación que estudia un tema tan controvertido como el impacto de unas compañías aéreas en una ciudad, su aeropuerto, etc. unido a las aportaciones de dinero público que estas reciben en conceptos publicitarios, creo que es una buena idea no sólo contar con aportaciones de entrevistas cuantitativas sino poder analizar detenidamente el problema con un pequeño conjunto de personas que puedan aportar información extra desde un enfoque cualitativo.

Si bien es cierto que el enfoque cuantitativo nos aporta datos sólidos con los que poder medir y valorar este impacto, algunos matices quedan fuera de un cuestionario cerrado, en el que la persona que responde no puede extenderse más de lo permitido por una serie de opciones, a pesar de tener un mayor conocimiento sobre el tema del que pudiera sobreentenderse. Con este objetivo, se han seleccionado cinco personas de diferentes sectores que puedan dar unas perspectivas diferentes al tema de investigación. Las entrevistas, *recogidas en los anexos 9.2.1 a 9.2.5.*, fueron hechas a las siguientes personas:

- David Ramos, profesor de Geografía Humana de la Universidad de Salamanca. Ha realizado numerosos trabajos de investigación sobre las CBC en España y los aeropuertos españoles (especialmente los peninsulares).
- Ana Isabel Escalona, profesora de Geografía Humana de la Universidad de Zaragoza. Realizó un extenso trabajo de investigación sobre el Aeropuerto de Zaragoza para la Fundación de Desarrollo de Aragón (FUNDEAR)
- Juan Carlos Trillo, Director General de Comercio y Artesanía de la DGA y miembro de la Sociedad para la Promoción del Aeropuerto de Zaragoza (Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L.)
- Mario Samaniego, Adjunto de Dirección del Hotel NH Ciudad de Zaragoza
- Enrique Morales, estudiante de Doctorado y usuario asiduo de CBC

Además de los individuos mencionados, se intentó contactar alguna persona del Ayuntamiento de Zaragoza, anterior socio junto a la DGA de Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L., un periodista especializado en el tema de estudio, así como alguien del aeropuerto de Zaragoza (directora, gerente o algún miembro del equipo de gestión) que dieran sus visiones particulares sobre el tema de estudio sin poder concertar una entrevista.

Las preguntas de las entrevistas fueron pensadas en relación al conocimiento que pudieran tener los entrevistados sobre el proyecto, así como su posible aportación personal al mismo. Algunas son preguntas “de control” que se repiten en todos los entrevistados. Todas las entrevistas fueron grabadas y, una vez transcritas, se les envió a los entrevistados quienes, tras hacer alguna puntuación si fuera el caso, dieron el visto bueno para su posterior inclusión en este trabajo. Véanse los anexos para más detalle.

6.2. Análisis de los resultados obtenidos

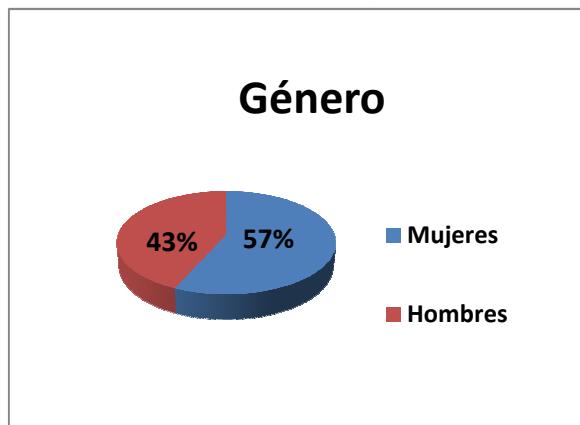
Para procesar los datos de los cuestionarios, recogidos a través de las encuestas impresas en papel y el formato electrónico de *Google Docs*, se ha creado una tabla EXCEL en la que se recogen todas las respuestas de los usuarios. A continuación, esa tabla se ha exportado al programa SPSS 19, con el que trabajaremos de manera intensiva para extraer la mayor información posible de los datos recogidos.

Una vez codificados los datos (en versión numérica) para que sean compatibles a la lectura del programa SPSS, se ha procedido a tratarlos. En primer lugar, mediante un primer análisis de frecuencias, se han detectado los valores perdidos (errores del sistema en SPSS). Estos son aquellos valores que, en el momento de codificar, se han olvidado, por lo que debemos corregir este fallo.

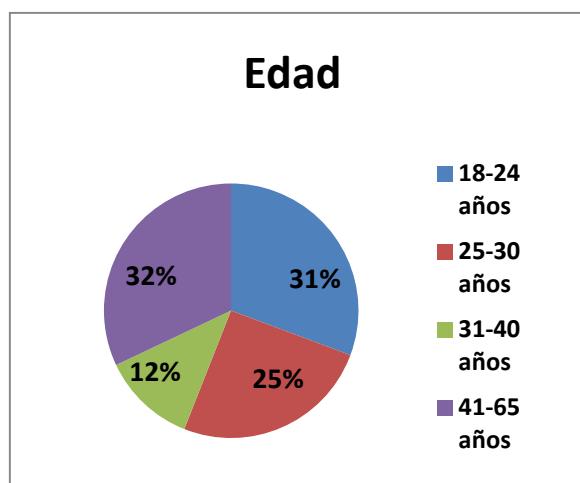
Una vez dado este paso, se ha hecho un segundo análisis de frecuencias, con el que se ha obtenido la moda (los valores más repetidos), diferentes porcentajes, etc. Además, podrán calcularse otros estadísticos descriptivos como la media o desviación típica para tener una mayor información. Finalmente, procederemos a realizar análisis avanzados (Chi-Cuadrado, ANOVA, diferencias de medias, correlaciones bivariadas) con los que cruzaremos la información en aras de sacar el mayor partido posible a la misma.

Los resultados y análisis de los mismos serán expuestos en diferentes apartados temáticos en pos de una mejor comprensión del lector sobre el tema de investigación. Se exponen, pues, de la siguiente manera:

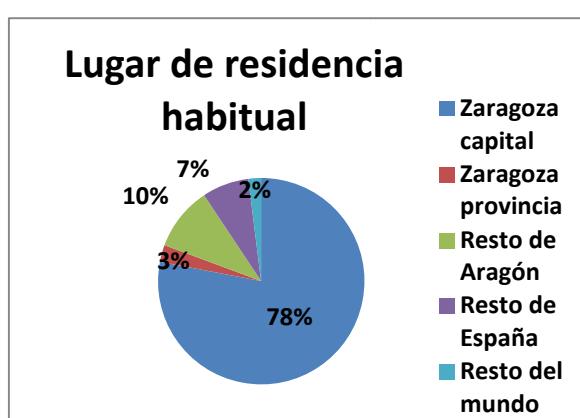
A) Perfil del Encuestado



En la encuesta realizada se ha tratado de respetar en la mayor medida posible una proporción equilibrada entre género y grupos de edad. De esta manera, de las 150 personas que respondieron la encuesta, el 57% fueron mujeres y el 43 % fueron hombres.



Asimismo, por grupos de edad, destaca la población menor de 30 años (56 %). El grupo de edad de 31-40 años fue el más menos numeroso en cuanto a candidatos entrevistados, siendo el grupo de 41-65 años el más numeroso. Los menores de 18 años quedaron fuera de la encuesta por motivos legales y los mayores de 65 por no ser- en general- usuarios potenciales de CBC.

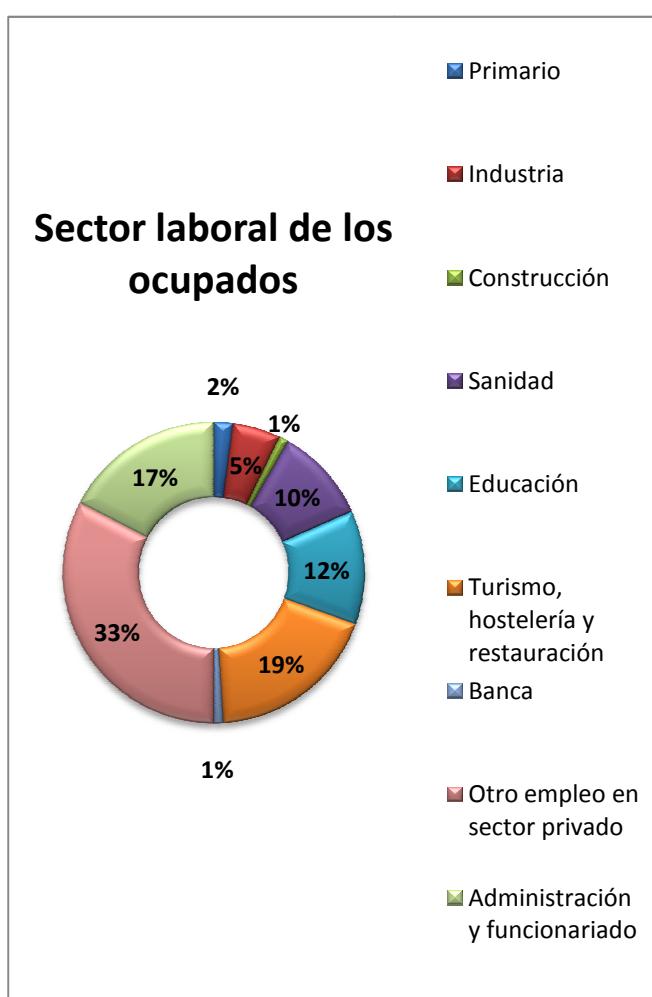


En cuanto a la procedencia de los encuestados, la mayoría (un 78 %) residía en Zaragoza capital, mientras que el 22 % restante había vivido en la ciudad, iba con asiduidad o conocía la realidad de la Zaragoza (hecho que se tuvo en cuenta tanto en la encuesta *online* como en la encuesta escrita)

Gráficos 16, 17 y 18. Elaboración propia



Finalmente, en cuanto a la situación laboral, la mayoría del total de los encuestados (63%) resultaron estar ocupados. El 24% de los encuestados eran estudiantes (la mayoría en los intervalos de 18-24 años y 25-30 años). Al mismo tiempo, se registró un 11 % de parados y únicamente un 2% de jubilados, concentrados en el intervalo de edad de 41 a 65 años.



Si atendemos al sector laboral de aquellas personas que están ocupadas, el 17% de los encuestados eran funcionarios públicos, porcentaje que podría ser superior si incluimos a algunos profesionales de la sanidad y la educación que trabajen en el sector público.

El grupo laboral más numeroso es el que trabaja en diversos empleos en la empresa privada no contemplados en las opciones de la encuesta, seguidos del sector turístico, de hostelería y restauración, considerado clave en el análisis de este fenómeno.

Gráficos 19 y 20. Elaboración propia

Otros sectores como la banca, la industria, la construcción o el sector agrario presentan valores menos significativos, así como el sector del transporte, opción incluida en el conjunto de respuestas a esta pregunta en la encuesta y que no fue marcada por ningún ciudadano.

B) Hábitos sobre transporte aéreo

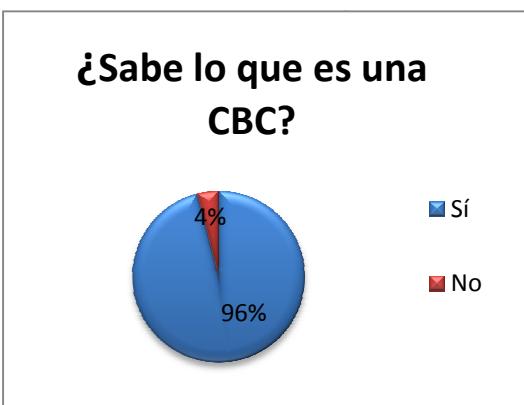


Gráfico 21. Elaboración propia

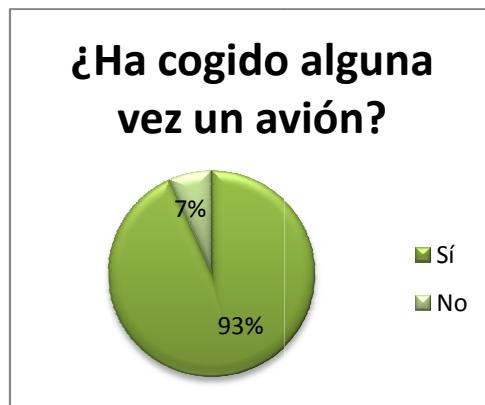
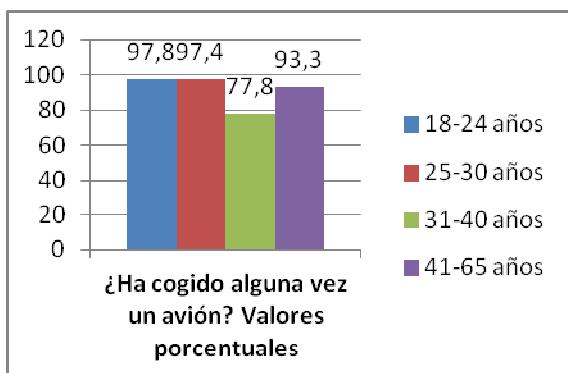


Gráfico 22. Elaboración propia

En cuanto a los hábitos sobre el transporte aéreo, estos constituyen la segunda sección sobre la que se ha querido obtener información en la encuesta. Del total de los 150 encuestados, prácticamente todos sabían lo que es una compañía aérea de bajo coste (96%), frente al 4 % restante que lo desconocía. Además, el 93 % de los encuestados afirmó haber cogido alguna vez un avión, por lo que el 7% restante no tuvo que responder a una parte importante de la encuesta (aquella relacionada con el Aeropuerto de Zaragoza, sus vuelos, satisfacción, posibles futuros destinos, etc.)

En relación con ello, y utilizando el estadístico de análisis avanzado de la Chi-Cuadrado, se llegó a la conclusión de que había una relación proporcional (con un margen de error del 2%) entre un grupo de edad y el hecho de que hubieran cogido o no alguna vez un avión en su vida. De hecho, en los dos primeros grupos, es decir, los menores de 30 años, el 97% de los 84 encuestados en este grupo había cogido alguna vez un avión, mientras que el porcentaje en los grupos de 31 a 65 años bajaba hasta el 87% siendo menos individuos (66) (véase gráfico 23)



Gráfica 23. Elaboración propia

Además, éste es un dato a tener muy en cuenta, puesto que- a pesar de las mayores posibilidades económicas que puede tener un hombre/mujer adulto para viajar- es la población más joven la que más lo hace, siendo una prueba clara de la “democratización” del hábito de volar que han traído consigo las CBC.

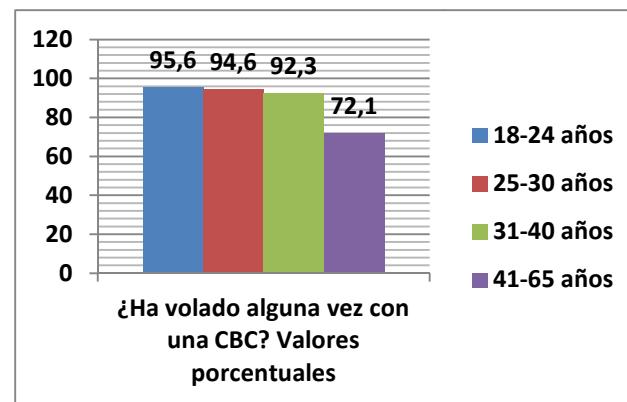
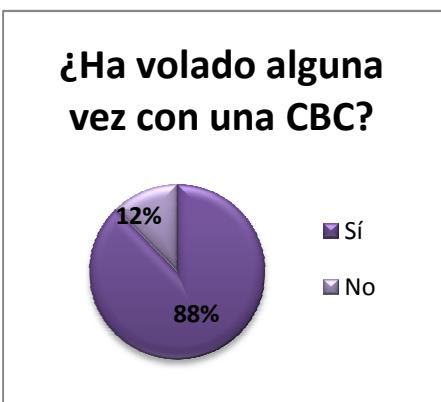


Gráfico 24. Elaboración propia

Gráfico 25. Elaboración propia

En este sentido, se les preguntó también a los encuestados si habían volado alguna vez con una CBC (con independencia de que fuera o no desde el aeropuerto de Zaragoza). Una amplia mayoría contestó que sí que lo había hecho (88%) frente al 12% restante que no lo había hecho (véase gráfico 24) Por edades, se observa una reducción progresiva de la proporción de personas que han volado con una CBC conforme avanzamos en edad (véase gráfico 25), lo que podría achacarse a factores como la reciente creación de las CBC, la diferente disponibilidad para viajar según grupos de edad o el hábito de viajar con este tipo de compañías que tiene la población más joven.

Esto confirma el cambio de tendencia ya apuntado a lo largo del trabajo por el que las CBC no sólo están cada vez más presentes en el imaginario colectivo sino que son más utilizadas incluso que las compañías tradicionales. Además, del total de personas que afirmaban haber volado en avión con CBC, se les preguntaba acerca de cuáles eran las CBC con las que habían volado (véase gráfico 26), siendo Ryanair (92%) la más utilizada, seguida de Easyjet (46%) y Vueling (38%), datos parejos a los citados al principio de este trabajo sobre el transporte de pasajeros y CBCs en España.

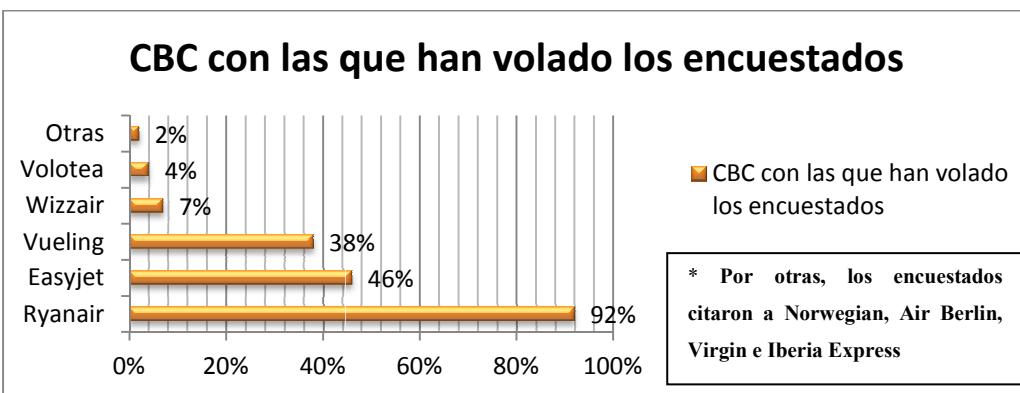
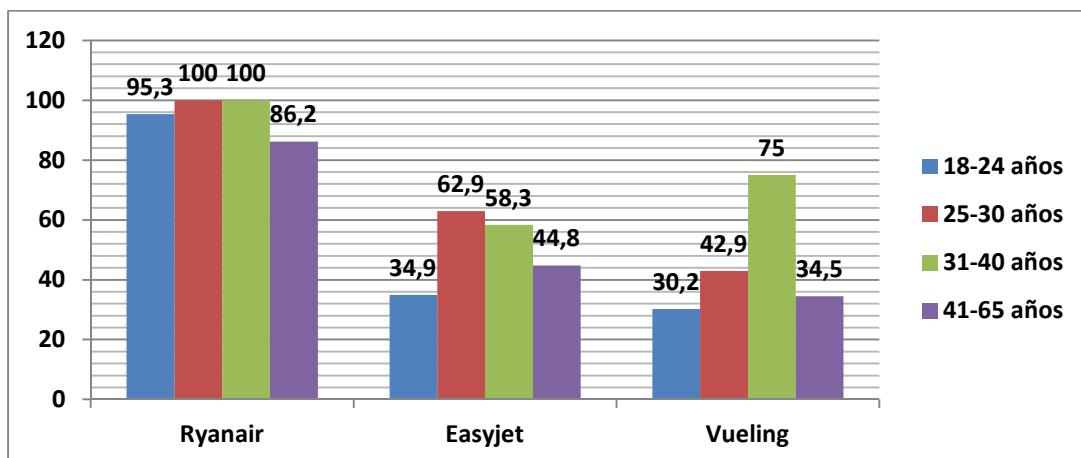


Gráfico 26. Elaboración propia

Por edades no se observan diferencias significativas entre el uso de estas 3 CBCs más recurridas por los encuestados (véase gráfico 27). No obstante, podemos constatar que la compañía más utilizada es Ryanair con una media del 90% de personas que cogieron un vuelo de bajo coste, hecho que puede explicarse por el hecho de que sea la única CBC que opera con vuelos regulares todo el año desde el aeropuerto de Zaragoza. De igual manera, Easyjet es la compañía preferida para la franja de edad entre 25 y 30 años, mientras que Vueling es líder en el grupo de 31-40 años.

El grupo de edad donde las diferencias son más significativas es el de 18-24 años. Hay un salto de 60-65 puntos porcentuales entre los encuestados de este intervalo que volaron con Ryanair y los que volaron con Easyjet y Vueling. Esto podría explicarse por una cuestión meramente económica, teniendo en cuenta el poder adquisitivo de los estudiantes, los precios más competitivos de Ryanair, unido al factor de poder salir desde el aeropuerto de Zaragoza (ahorrándose el sobrecoste de desplazarse hasta otra ciudad a coger el avión). La conveniencia del destino también podría influir (por ejemplo si estudiaban en el extranjero cerca de un aeropuerto con conexión con CBCs).

Gráfica 27. Encuestados- por grupo de edad- que han volado con Ryanair, Easyjet y Vueling. Valores porcentuales.

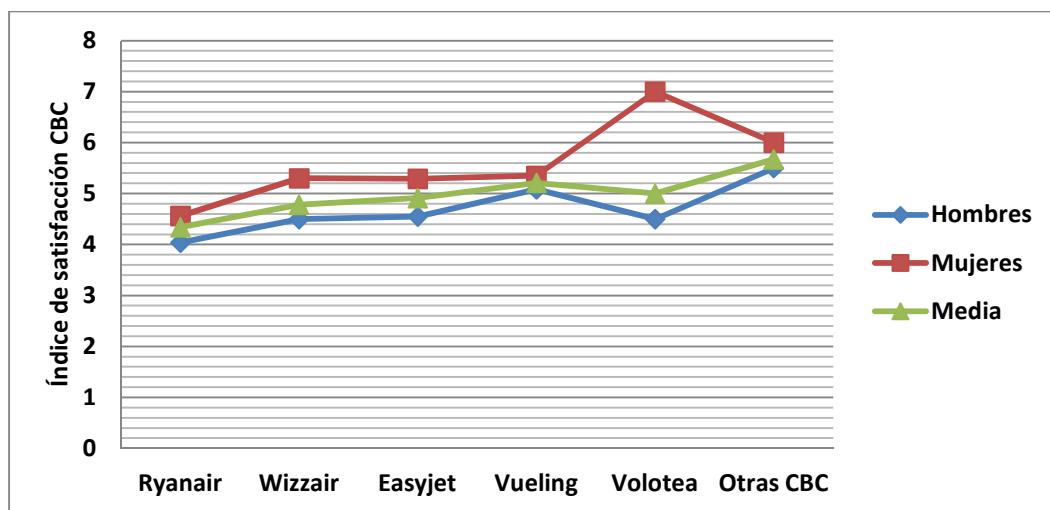


Elaboración propia

En otro orden de cosas, se quería conocer también el índice de satisfacción de los encuestados con las principales CBCs que se citaban. En general los resultados varían (en una escala del 1 al 7) entre un 4.34 de media de Ryanair y un 5.67 de “otras CBC”. Sin embargo, los resultados de “otras CBC”, Volotea y Wizzair no pueden considerarse demasiado significativos ya que menos de 10 personas las que volaron con estas CBC.

Comparando los resultados de estas medias con variables como la edad, la situación laboral o la procedencia no se encontraron elementos significativos de diferenciación, algo que sí que se vio respecto al género. Queda claro que las mujeres quedaron más satisfechas con el servicio de las diferentes CBC listadas, mientras que los hombres fueron (en mayor o menor proporción) más críticos con sus experiencias (véase gráfico 28)

Gráfico 28. Índice de satisfacción (en una escala del 1 al 7) de las diferentes CBC listadas por género



Elaboración propia

C) Aeropuerto de Zaragoza



En esta tercera sección, los encuestados respondieron sobre temas relacionados con el aeropuerto de Zaragoza, las CBC que allí operan y sus experiencias y preferencias. En primer lugar se les preguntaba si habían cogido un vuelo de los que ahora estaban operativos en el aeropuerto. Casi tres cuartas partes de los encuestados contestaron positivamente.

Gráfico 29. Elaboración propia

De esta manera, afirmaron haber cogido un vuelo desde el aeropuerto de Zaragoza con destino Londres, Bruselas, París, Milán, Lanzarote, Palma de Mallorca, Ibiza, Bucarest o Cluj-Napoja (las 9 conexiones de bajo coste con las que contaba el aeropuerto en el momento de realización de la encuesta).

Por otro lado, de entre las conexiones suprimidas, el 57% de los encuestados afirma haber cogido uno de los vuelos que operaron entre los años 2004 y 2013 en el aeropuerto de Zaragoza.

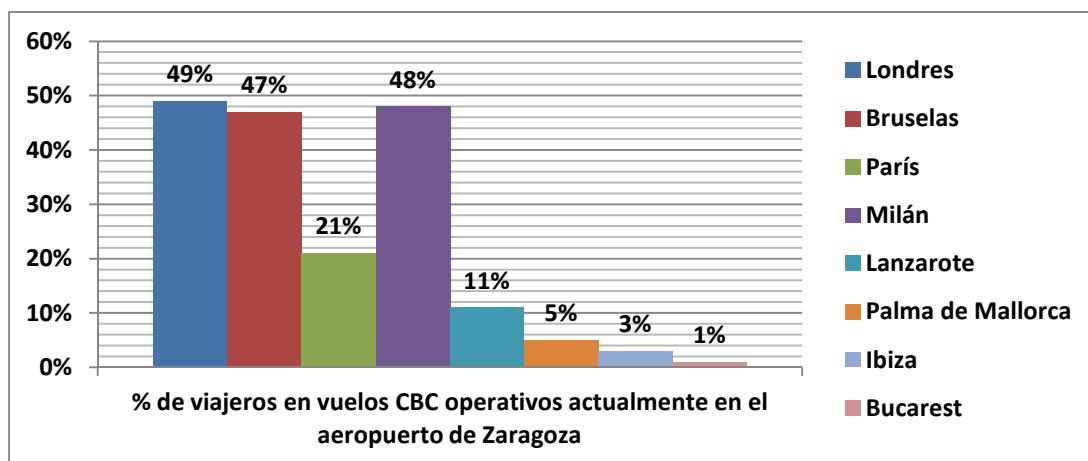


Gráfico 30. Elaboración propia

En cuanto a los destinos actuales (véase gráfico 30), de los pasajeros que respondieron afirmativamente que habían cogido algún vuelo desde el aeropuerto de Zaragoza, los enlaces aéreos más demandados fueron Londres (49%), Milán (48%) y Bruselas (47%). París (21%) y Lanzarote (11%) les seguían ya a distancia. Ya más descolgadas Palma de Mallorca (3%), Ibiza (3%) y Bucarest (1%) cierran el grupo. Ninguno de los encuestados había volado a Cluj-Napoja, el otro destino operado por la CBC Wizzair que no está incluido en el gráfico.

Esto es una muestra de la posición dominante de Ryanair en las instalaciones del aeropuerto zaragozano, pues las cinco primeras conexiones son operadas por las CBC irlandesa. Además, en el caso de Palma de Mallorca e Ibiza, fueron rutas que comenzó a operar la CBC Volotea el verano del año 2012, hace apenas unos meses, lo que- sumado a su carácter únicamente estacional- explica esos bajos registros.

En cuanto a los vuelos operados por la CBC Wizzair con destino Rumanía, son principalmente utilizados por la numerosa comunidad rumana que reside en Zaragoza y en sus proximidades (sólo en la capital residen casi 33.000 rumanos⁷¹)

En el lado opuesto, de los vuelos de bajo coste que estuvieron operativos entre los años 2004 y 2013, encontramos destinos tanto europeos como nacionales operados por CBC de un calado tan distinto como Ryanair o PLA-ZA Servicios Aéreos, la aerolínea creada por el Gobierno de Aragón.

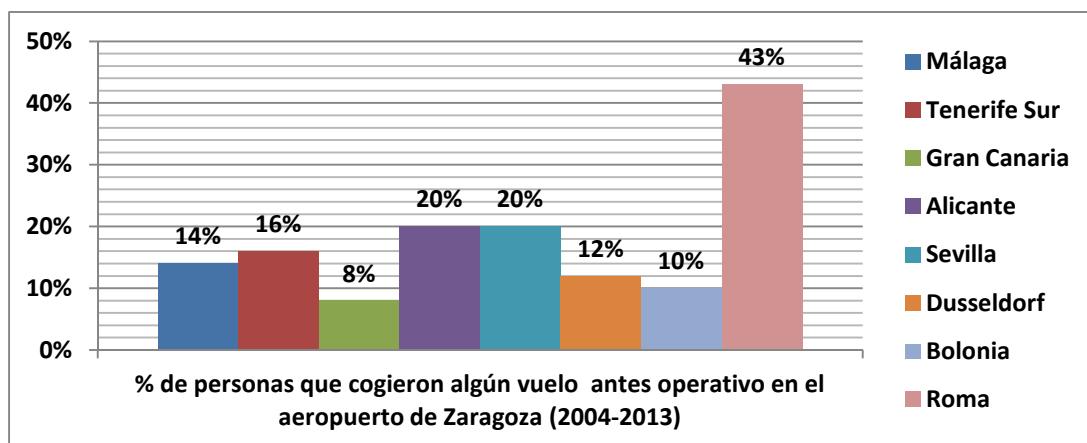


Gráfico 31. Elaboración propia

Entre los destinos suprimidos (*véase gráfico 31*), queda claro, atendiendo a las respuestas de los ciudadanos, que el vuelo de Roma era el más demandado: un 43 % de los encuestados afirmó haber utilizado este puente aéreo. Ya con porcentajes del 20% o inferiores se encuentran el resto de los destinos: Málaga (14%), Tenerife Sur (16%), Gran Canaria (8%), Alicante y Sevilla (20%), Dusseldorf (12%) y Bolonia (10%). Todos estos destinos fueron operados por Ryanair en el período 2004-2013.

Entre las causas de la supresión de estas rutas, podrían encontrarse la competencia con otros medios de transporte (el AVE caso de Sevilla y Málaga) o una disminución en las ayudas públicas. No obstante, una baja ocupación (por debajo de lo que Ryanair considera como rentable para sus intereses) es el factor que- en general- lleva a una CBC cualquiera a tomar estas decisiones.

⁷¹ Zaragoza eleva su población hasta los 704.239 habitantes pese al descenso de la inmigración.
HERALDO DE ARAGÓN. 07/03/2013

Asimismo, fuera del gráfico quedaron Toulouse y Santiago de Compostela, destinos operados durante unos pocos meses por PLA-ZA Servicios Aéreos entre 2007 y 2008 y que tuvieron una demanda muy baja a pesar del fuerte apoyo institucional (*véase anexo 9.2.3*), lo que se refleja en el hecho de que ninguno de los encuestados marcara esta opción en el cuestionario.

Por otra parte, otra pregunta obligada fue pulsar la opinión de los respondientes sobre el motivo principal del viaje, en aras de hallar relaciones entre la forma de viaje, su motivación y la elección de una determinada CBC u otra, así como el hecho de que se decantaran por una CBC frente a las compañías tradicionales, entre otros factores.

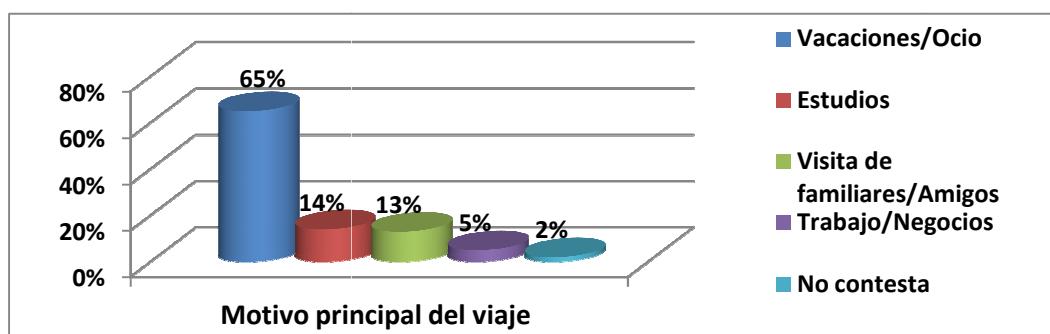


Gráfico 32. Elaboración propia

Analizando estos datos, es evidente que el componente vacacional, de ocio, sobresale sobre el resto de opciones (65 %- *véase gráfico 32*). De lejos, con porcentajes muy similares, son los estudios (14%) y la visita de familiares o amigos (13%) los motivos secundarios. Finalmente, únicamente el 5 % de los encuestados aludió haber optado a estas conexiones por motivos de trabajo o negocios (5%). Por edades, se observa que el porcentaje de la opción vacaciones/ocio va aumentando con la edad (*véase gráfico 33*).

Gráfico 33. Motivo principal del viaje por grupo de edad. Valores porcentuales

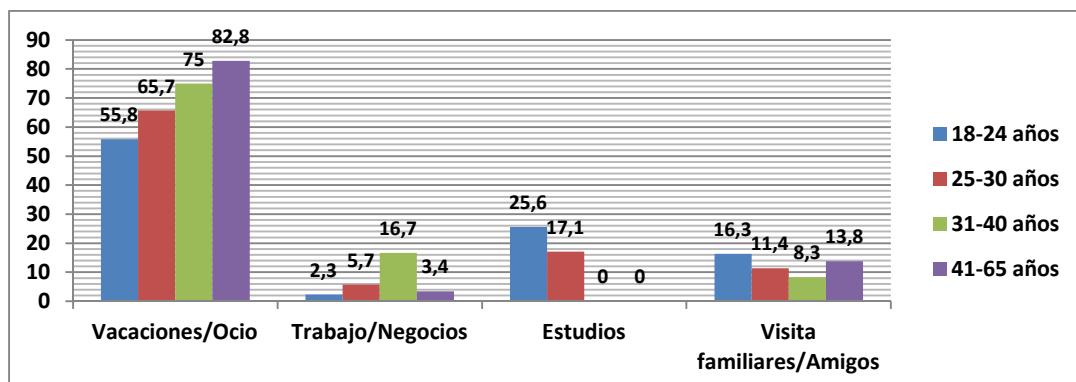
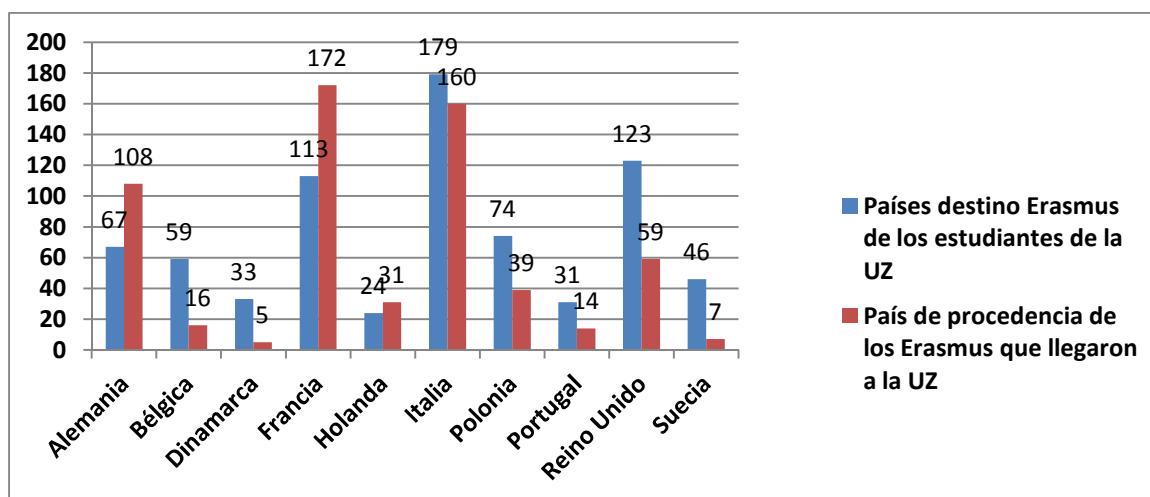


Gráfico 33. Elaboración propia

Además, también nos fijamos en el porcentaje significativo (25%) de personas entre 18-24 años que tomaron un vuelo *low cost* siendo los estudios su motivo principal, hecho achacable, en gran parte, a la creciente movilidad de los estudiantes en España y Europa. En este momento, hacemos mención al programa Erasmus, nacido en 1987 en Holanda y que mueve a miles de estudiantes cada año, con su correspondiente influencia en el tráfico aéreo. Concretamente, el curso académico 2012-2013, la Universidad de Zaragoza recibió a 712 estudiantes a través del programa Erasmus⁷², exportando 899 estudiantes⁷³ que cursaron sus estudios en otro país con el mismo programa (*véase gráfico 34*).

Gráfico 34. Estudiantes recibidos y exportados en la Universidad de Zaragoza en el curso académico 2012-2013 mediante el programa de movilidad Erasmus



*Además de estos países, también hubo intercambios de estudiantes, en menor medida, con los siguientes países: Austria, Bulgaria, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Letonia, Lituania, Noruega, República Checa, Rumanía, Suiza y Turquía.

Elaboración propia

Sea cual sea la motivación de los encuestados, lo que no deja lugar a dudas son las razones por las que eligen a una CBC frente a otras compañías. El precio (95%) y la conveniencia del destino (45%) son las razones principales. Otras causas como el servicio (2%) o la fidelidad (1%), quizás más valoradas en usuarios de compañías tradicionales, quedan aquí relegadas a las últimas posiciones (*véase gráfico 35*).

⁷² UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA. Estadísticas de Erasmus recibidos. Curso académico 2012-2013

⁷³ UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA. Estadísticas de Erasmus enviados. Curso académico 2012-2013

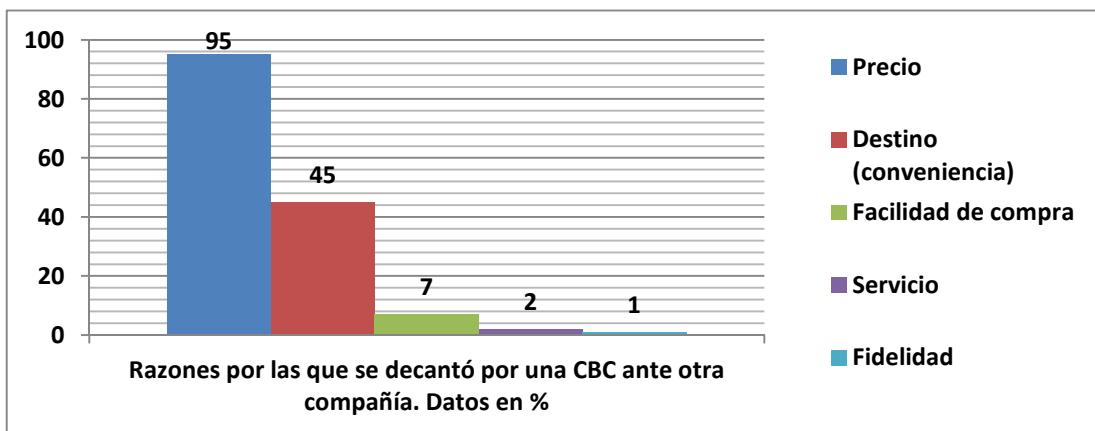


Gráfico 35. Elaboración propia

Esto es un botón de muestra de que el cliente ha modificado sus prioridades y preferencias, más si cabe en momentos como el actual, en el que atravesamos una fuerte crisis económica global.

Queriendo ahondar más en la variable del precio, se preguntaba también en el cuestionario por cuál es el precio que- de media- pagan por un billete de ida y vuelta los usuarios de las CBC (véase gráfico 36).

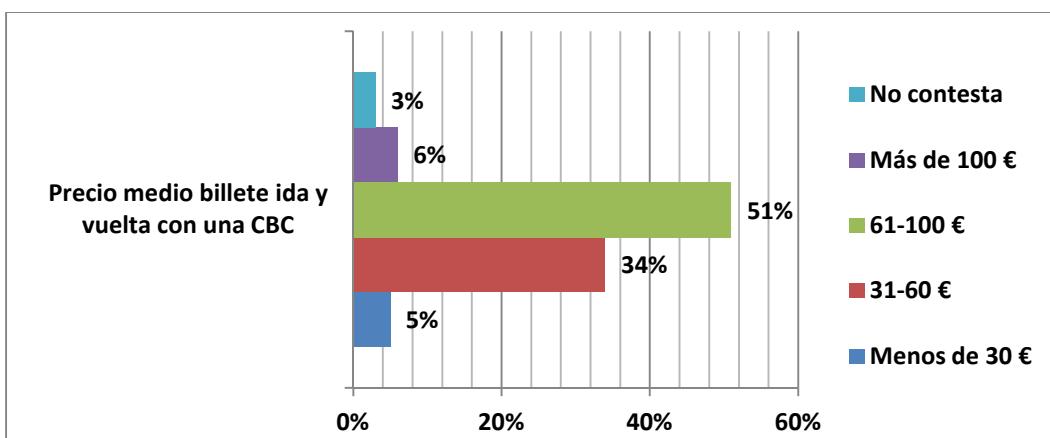


Gráfico 36. Elaboración propia

En este sentido, el 85 % de los encuestados se afirmó haberse gastado una media entre 31 y 100 € por un billete de ida y vuelta con una CBC, lo cual, dados trayectos superiores a 1.000 km, como pueden darse desde el aeropuerto de Zaragoza, con cuatro de las principales ciudades europeas los hacen muy atractivos a los ojos del comprador.

No obstante, las subidas en tasas aeroportuarias, la volatilidad en el precio del combustible o las pérdidas provocadas por los últimos años de crisis económica- entre otros motivos- han provocado un aumento de los precios de los billetes los cuales, aún

siendo mucho más baratos de media que en las compañías tradicionales, no presentan los precios tan sumamente bajos que llegaron a ofrecerse en los años 2006-2009 con trayectos de ida y vuelta por apenas 10 €.

A continuación, se les pedía a los entrevistados que dieran su opinión sobre los hipotéticos destinos con los que no cuenta el aeropuerto de Zaragoza en la actualidad y que ellos incluirían como nuevos enlaces. Del total de personas que habían cogido un vuelo en el aeropuerto de Zaragoza (122), 51 opinaron que consideraban suficiente la oferta de vuelos existente, 3 no contestaron y el resto (68) tacharon como insuficiente los enlaces actuales.

A este último grupo se le preguntó por la inclusión de nuevas rutas, por sus preferencias, arrojando algunos resultados sorprendentes (véase gráfico 37). La opción preferida por los encuestados fue la de reforzar al aeropuerto de Zaragoza con más conexiones con la UE central y occidental, además de las ya existentes (Bruselas, París).

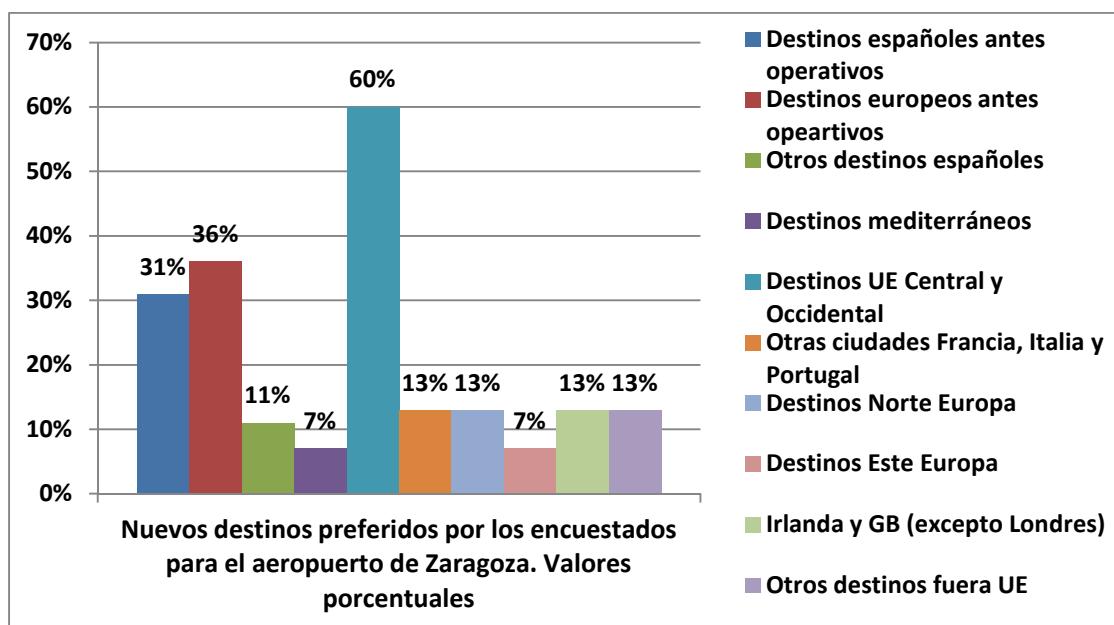


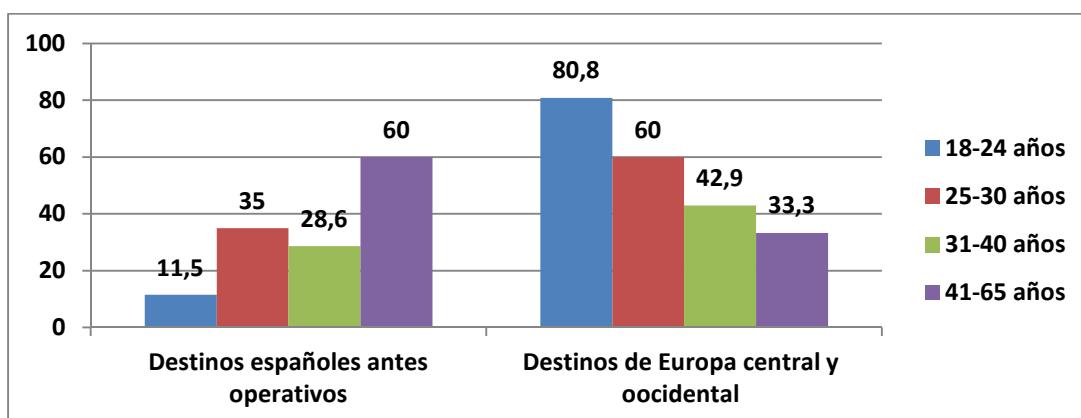
Gráfico 37. Elaboración propia

Analizando meticulosamente las respuestas, dentro de este grupo de países que podrían encuadrarse como UE Central y Occidental, Alemania como país y Berlín como destino concreto sobresalieron especialmente. Además, otros enlaces como Amsterdam, Viena o Praga, así como Polonia como país en general fueron mencionados por algunos respondientes.

Llama la atención, por otro lado, la aceptación notable que tendría para muchos encuestados la vuelta de algunos destinos españoles (31%) y europeos (36%) respectivamente a pesar de la cancelación de dichas rutas por demanda insuficiente. Desglosando los datos, Roma es sin duda el enlace aéreo que más echan en falta los encuestados en lo respectivo a los vuelos europeos, siendo Sevilla la conexión española que preferiría recuperarse.

Por edades, se han obtenido en la encuesta algunos resultados significativos. Por un lado, parece existir una relación proporcional entre la recuperación de destinos españoles antes operativos en el aeropuerto de Zaragoza y una edad mayor (en especial en el grupo de 41-65 años). Por otro, se observa un gran interés en los grupos de edad de 18-24 años y 25-30 años, quizás por conveniencia (movilidad estudiantil con programas tipo Erasmus, prácticas en el extranjero, etc), quizás por sus ganas de conocer nuevos países, en implantar desde el aeropuerto de Zaragoza otros destinos *low cost* hacia ciudades de Europa central y occidental con las que todavía no hay conexión (véase gráfico 38 y anexo 9.2.5.).

Gráfico 38. Algunos posibles destinos a implantar en el aeropuerto de Zaragoza por grupo de edad. Valores porcentuales



Elaboración propia

Además de por edad, si atendemos a resultados por género, sorprende que- con una significatividad del 0,001 según la Chi-Cuadrado de Pearson- las mujeres en un 52,4 % querían recuperar alguno de los destinos europeos antes operativos en el aeropuerto de Zaragoza (Bolonia, Roma o Dusseldorf), mientras que los hombres estaban mucho menos interesados a este respecto (11,5 %)

Ya lejos de estos datos, por debajo del 15% de aceptación estarían el resto de opciones. Como destinos concretos recogidos en las demás categorías destacan: Galicia (Otros destinos españoles); Lisboa (Otras ciudades de Francia, Italia y Portugal); Copenhague y Estocolmo (Norte de Europa); Kiev (Este de Europa); Dublin y Manchester (Irlanda y Gran Bretaña) y Moscú y Nueva York (Otros destinos fuera de la UE)

Lógicamente, muchas de estas opciones son meras ilusiones, utopías, teniendo en cuenta los umbrales de demanda y rentabilidad que puede ofrecer Zaragoza como ciudad y destino turístico para una CBC en relación a estas últimas opciones.

D) Impacto de las CBC en la ciudad de Zaragoza

Uno de los puntos más interesantes del cuestionario radicaba en conocer la percepción de la población sobre la influencia de las CBC en el flujo turístico que llegaba a Zaragoza a través del aeropuerto. En este sentido, más del 70 % contestaron que la existencia de vuelos CBC desde el aeropuerto de Zaragoza influía (30%), influía bastante (28%) o incluso influía mucho (14%) en la llegada de turistas a la ciudad.

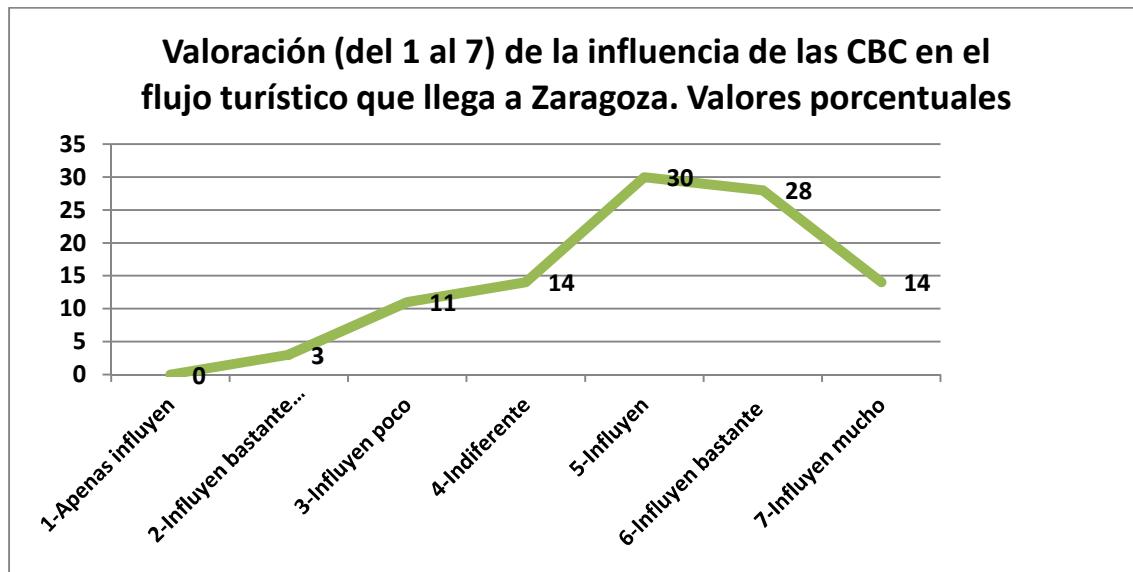


Gráfico 39. Elaboración propia

En el extremo opuesto, solamente un 14 % pensaban que dichas conexiones tenían poca o escasa influencia en el flujo turístico que llegaba a la ciudad, mientras que el 14% restante no se decantaba por un lado u otro de la balanza (véase gráfico 39)

Si desglosamos estos datos por edades, sin apreciarse diferencias demasiado significativas, observamos que- en líneas generales- la población más joven (de 18 a 30 años) valoran con un 5,3 de media la influencia de las CBC en el flujo turístico que llega a Zaragoza, mientras los encuestados de 31 a 65 años son más escépticos ante esta influencia con un 4,86 de media (casi medio punto porcentual menos)- véase gráfico 40.

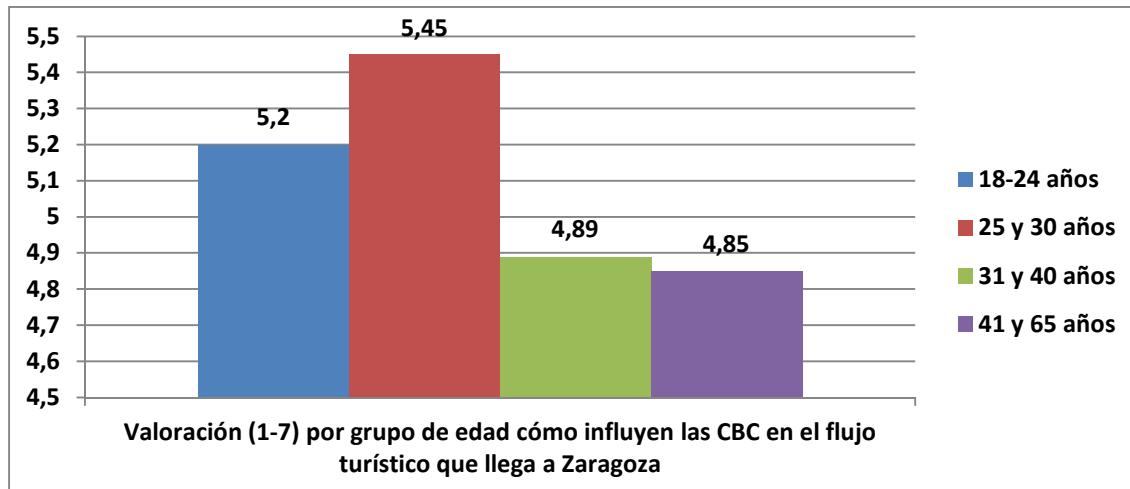
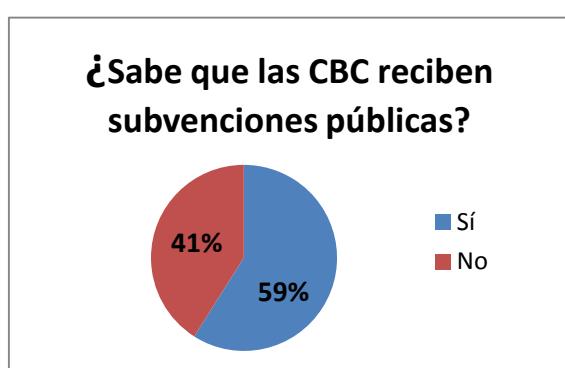


Gráfico 40. Elaboración propia

Para terminar la encuesta, se instaba a los ciudadanos a responder a tres preguntas sobre las subvenciones públicas que- vía contratos de publicidad para evitar sanciones de la UE- reciben las aerolíneas en algunas ocasiones (véase Anexo 9.2.2).



Resultó especialmente curioso que el casi la mitad de los encuestados (41%) desconociera el hecho de que muchas (aunque no todas) CBC reciban subvenciones públicas, especialmente en aquellos aeropuertos secundarios donde tienen mayor poder de negociación.

Gráfico 41. Elaboración propia

Para no condicionar la respuesta de aquellas personas que se acababan de enterar de que las CBC que operaban en el aeropuerto de Zaragoza recibían subvenciones públicas, se introdujo una pregunta extra en el cuestionario destinada a aquellos que tenían constancia previa de esta circunstancia (59%). Por consiguiente, se les pidió que valorasen en una escala del 1 al 7 cuál era su opinión sobre este tema en concreto.

¿Cuál es su opinión sobre las subvenciones públicas que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza? Valores porcentuales

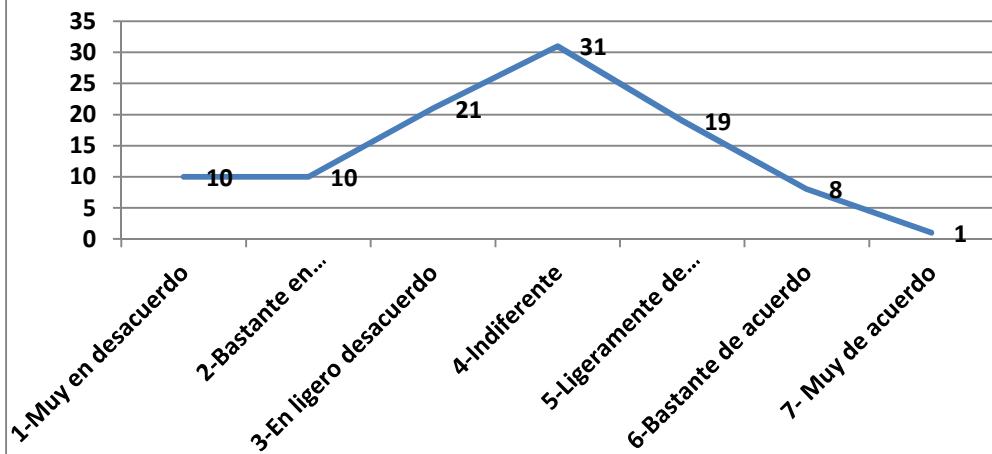


Gráfico 42. Elaboración propia

En general, los resultados no son muy concluyentes. Casi un tercio de los encuestados (31%) se mostraba indiferente sobre su posición respecto a este tema; en su mayor parte por desconocimiento de la situación, de las posibles ventajas e inconvenientes que supone el contar con este tipo de compañías en el aeropuerto. En el lado negativo de la balanza, un 41% de los encuestados está algo (21%), bastante (10%) o muy en desacuerdo (10%) con esta circunstancia (véase gráfico 42). En el otro lado, el restante 28% de la población está ligeramente (19%), bastante (8%) o muy de acuerdo (1%) con esta política de actuación de las Administraciones Públicas hacia las CBC.

Sin embargo, si relacionamos esta pregunta con la anterior, observamos cómo- sorprendentemente- los que contestaron que no sabían que las CBC recibían subvenciones públicas en el momento de valorar si este dinero recibido debía desaparecer o aumentarse (en una escala de 1 a 7) abogaron en mayor medida por mantenerlas (4,52 de media) que los que ya lo sabían previamente (3,84 de media).

Por otro lado, sí que encontramos relaciones positivas, entre la opinión general que tienen los encuestados sobre el dinero público que reciben las CBC que operan en el aeropuerto de Zaragoza y la disyuntiva entre eliminar estas subvenciones y aumentarlas al máximo. Por consiguiente, y recurriendo a la correlación bivariada de Pearson (véase tabla 8), ésta es significativa al nivel 0,01 entre ambas variables, por lo que se denota

que aquellos que opinaron negativamente sobre el dinero público que reciben las CBC también tenderán a querer reducir o eliminar las ayudas, siendo al contrario con los que están a favor de las mismas.

Tabla 8. Correlación bivariada de Pearson entre la opinión que tienen los encuestados del dinero público que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza y la supresión, mantenimiento o aumento de dichas ayudas.

	10. Valoración 1-7 CBC influyen flujo turístico Zaragoza	11.2. Opinión 1-7 sobre dinero público CBC aeropuerto de Zaragoza	12. valoración 1-7 (desaparecer-a umentarse maximo) subvenciones CBC aeropuerto de Zaragoza
10. Valoración 1-7 CBC influyen flujo turístico Zaragoza	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	1 ,278** 150	,281** ,008 150
11.2. Opinión 1-7 sobre dinero público CBC aeropuerto de Zaragoza	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,278** ,008 89	1 ,000 89
12. valoración 1-7 (desaparecer-aumentarse maximo) subvenciones CBC aeropuerto de Zaragoza	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,281** ,000 150	,685** ,000 89

**. La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Elaboración propia a través de SPSS

Como última pregunta de la encuesta, ligado íntimamente con lo anterior, los respondientes debían dar su opinión sobre el mantenimiento, aumento o supresión de las ayudas públicas a las CBC en el caso concreto del aeropuerto de Zaragoza por parte de la DGA, puesto que- véase anexo 9.2.4.- el Ayuntamiento no está presente en esta sociedad de colaboración de fomento del aeropuerto zaragozano.

Como en el caso anterior, los encuestados valoraron del 1 al 7 (negativa a positivamente) este dilema (véase gráfico 43)

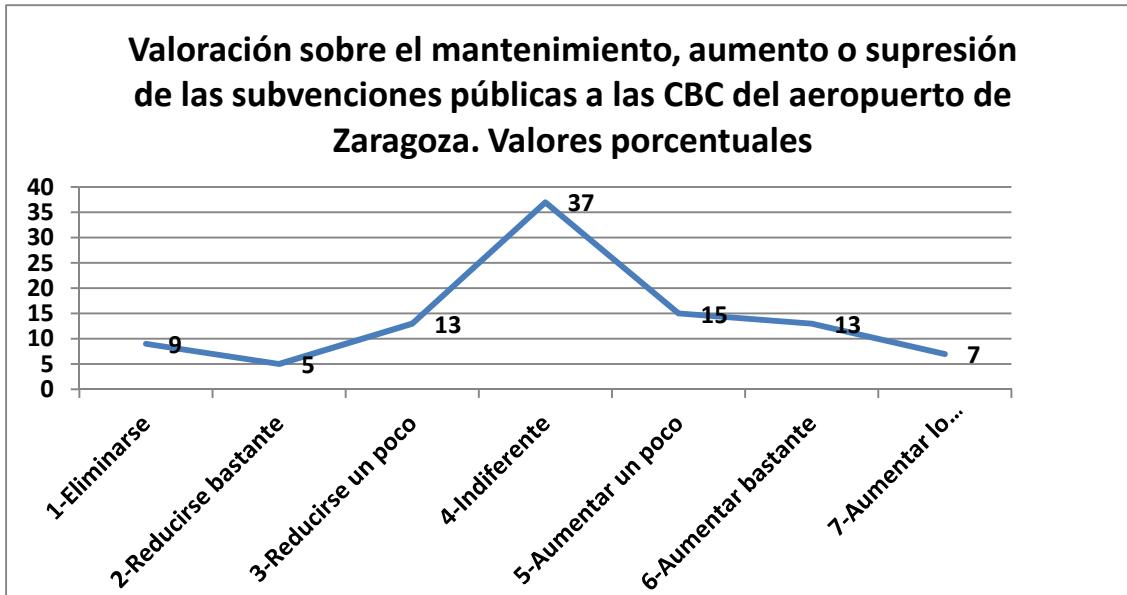


Gráfico 43. Elaboración propia

Como en la pregunta recién analizada, hay una división de opiniones evidente y la neutralidad (el 37 % de los encuestados se encontraba indiferente ante esta pregunta) es la tónica general de las respuestas. No obstante, observamos un pequeño matiz ya que, mientras en la pregunta anterior el equilibrio se rompía ligeramente a favor del desacuerdo respecto a la política de subvenciones públicas hacia las CBC, en esta ocasión los encuestados se decantan algo más hacia aumentar un poco (15%), bastante (13%) o lo máximo posible (7%) las subvenciones frente al 27 % restante que las reduciría ligeramente (13%), bastante (5 %) o incluso las suprimiría en su totalidad (9%).

Esto puede indicarnos un ligero conformismo- incluso acuerdo (en general)- de la población ante esta casuística, puesto que solo el 14% las reduciría mucho o eliminaría, mientras que el 35 % las aumentaría en mayor o menor medida. Si bien todo el mundo preferiría que las CBC que operan en el aeropuerto de Zaragoza pudieran subsistir sin el dinero que sale de sus impuestos, probablemente- en un acto de visión de rentabilidad social amén de intereses personales- abogan por- al menos- el mantenimiento de las condiciones actuales.

Como en algunas preguntas anteriores, aquí volvemos a encontrar resultados significativos al comparar la variable del rango de edad con la puntuación media que cada grupo otorga en esta escala. En líneas generales, se denota una tendencia que indica que la población joven (en especial el grupo de 18-24 años) es más propensa a mantener o aumentar las subvenciones (4,57 de media) mientras que el grupo de 31-40 años es el más reacio a esta iniciativa (3,5 de media)- véase gráfico 44.

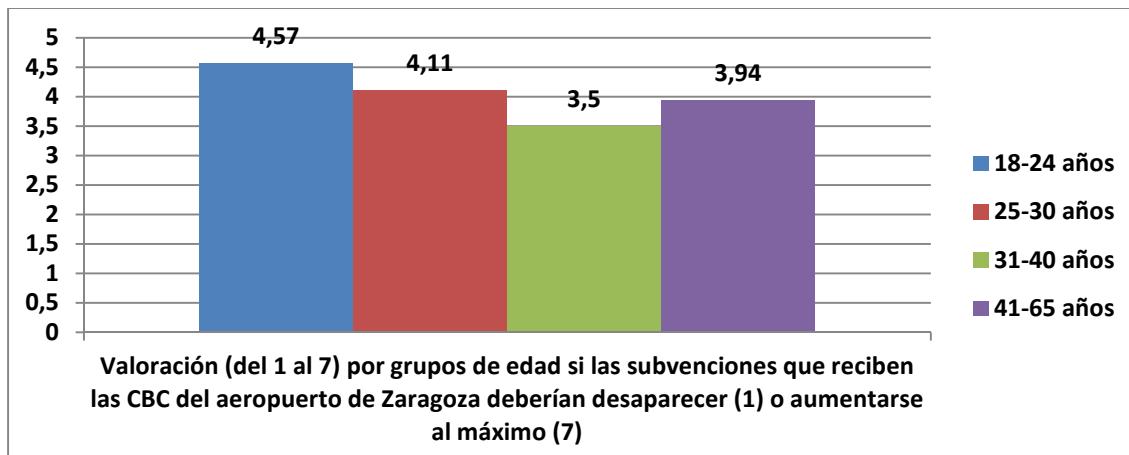


Gráfico 44. Elaboración propia

Asimismo, esto queda íntimamente relacionado con la situación laboral de los encuestados. Hablábamos antes de la influencia que tenía la movilidad estudiantil y los viajes a coste bajo en algunas de las conexiones CBC, relación palpable si cruzamos estos datos que acabamos de mencionar con la situación laboral o el motivo principal del trayecto, resultando los estudiantes, con diferencia, los más interesados en el mantenimiento o aumento de las ayudas públicas (véase gráfico 45)

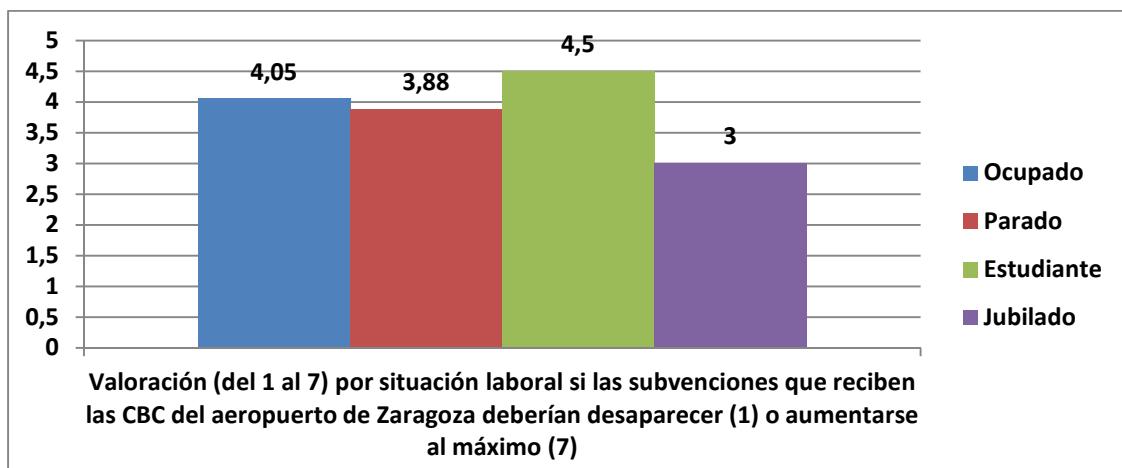


Gráfico 45. Elaboración propia

7. Conclusiones

A la luz del trabajo realizado, se pueden extraer una serie de conclusiones.

En primer lugar, se puede constatar que las CBC han tenido un crecimiento imparable desde el comienzo del siglo XXI. Los diferentes informes a los que se han tenido acceso muestran un aumento constante del número de pasajeros transportados cada año, incluso en la actualidad, a pesar del contexto de crisis económica que nos acontece. Además, dichos informes y publicaciones dejan entrever el significativo cambio de tendencia que ha supuesto la irrupción de las CBC en el mercado del transporte aéreo de pasajeros, modificando los hábitos de consumidores y obligando a las compañías aéreas tradicionales a adaptarse a esta nueva tesitura tras verse reducidas sus cuotas de mercado de forma progresiva.

En segundo lugar, asistimos a un nuevo escenario que dibuja un marco de relaciones volubles entre las Administraciones Públicas regionales y locales y las CBC que operan en los aeropuertos de su territorio. Si bien es AENA el organismo que gestiona prácticamente la totalidad de los aeropuertos españoles, las instituciones regionales y ayuntamientos de algunas ciudades de España han promovido la implantación de enlaces aéreos desde sus aeropuertos.

Este fenómeno ha sido una realidad palpable especialmente en los aeropuertos del interior peninsular. El procedimiento seguido por las autoridades regionales que los respaldan ha consistido en inyectar subvenciones públicas –bajo el pretexto de acuerdos publicitarios con las CBC a fin de evitar las sanciones derivadas por incumplimiento de la normativa europea- para compensar las pérdidas de dichas compañías en aquellos enlaces con una baja ocupación atendiendo los umbrales de rentabilidad manejados por las CBC.

Por otra parte, en cuanto a la influencia de las CBC en la ciudad de Zaragoza -a pesar de la dificultad de medir este tipo de fenómenos pues entran en juego muchas variables difíciles de medir y comparar- no parece claro que exista una relación proporcional manifiesta entre un aumento de los vuelos de bajo coste, el dinero público destinado a tal efecto en concepto de subvenciones a las CBC y los datos de ocupación hotelera, gasto turístico y llegada de pasajeros internacionales al aeropuerto de Zaragoza.

Aunque es obvio que un mayor número de rutas aéreas desde el aeropuerto implica un tráfico de pasajeros más intenso, estadísticas manejadas por AENA, algunos estudios y encuestas independientes, concluyeron que el porcentaje de turistas que llegaban al aeropuerto de Zaragoza era muy inferior al de los ciudadanos de la urbe y su área de influencia que aprovechaban estos enlaces para hacer turismo. La buena localización de Zaragoza y su óptima accesibilidad a través de conexiones por carretera y ferrocarril (autopistas y AVE) y la menor demanda en comparación núcleos de población más importantes situados en un entorno próximo, son sin duda dos de los principales *hándicaps* a los que hace frente el aeropuerto de la ciudad.

Asimismo, los datos obtenidos en las encuestas no muestran resultados especialmente significativos, con excepción de las diferencias que se extraen de las respuestas entre los diferentes grupos de edad, fruto de distintas perspectivas, gustos, ambiciones, situaciones personales y disponibilidad económica de los encuestados.

Por otra parte y para terminar, no podemos afirmar que exista una postura mayoritaria de la población respecto a la política de subvenciones de las AA.PP. hacia las CBC que operan en el aeropuerto, así como su posible aumento, mantenimiento o supresión. En líneas generales, los encuestados están divididos entre aquellos reacios a destinar cualquier tipo de subvención pública a empresas privadas (abogando por su supresión) y los que aceptan esta situación como un precio necesario a pagar ante el miedo de la marcha de dichas CBC con la consiguiente reducción drástica de la actividad del aeropuerto en el tráfico de pasajeros, sobredependiente de las compañías *low cost*.

No obstante, esta discusión- como muchas otras de naturaleza controvertida- dista mucho de haber terminado. En un contexto socioeconómico donde el bienestar social y la rentabilidad económica se entremezclan salpicados por intereses personales de la ciudadanía y además con aportaciones de dinero público, es obvio que el debate es caldo de cultivo de futuros conflictos a los que habrá que poner solución, intentando tener en cuenta- en la medida de lo posible- el interés general de la población.

En el caso de Zaragoza, considero que la estrategia actual sobre el aeropuerto es la más idónea dada la coyuntura económica que nos acompaña. A pesar de las subvenciones públicas a las CBC a través de contratos de publicidad, los enlaces aéreos actuales (en especial los europeos operados por Ryanair) son estratégicos para -a medio largo plazo-, con una situación económica más favorable, seguir teniendo un aeropuerto competitivo.

8. Bibliografía

- AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (2013): “*Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. Informe anual. Año 2012*” Dirección de Operaciones, Seguridad y Servicios. Departamento de Estadística Operativa.
(<http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ccurl/74/661/anual-provisional-2012.pdf>)
- AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA (2013): “Informe anual. Año 2012” *Zaragoza Turismo*.
(http://www.zaragoza.es/cont/paginas/turismo/pdf/memoria_2012.pdf)
- AYVAZYAN, A. (2010): “Second-order organizational changes and Easyjet”. University of Groningen- Master Thesis.
- BEL, G. FAGEDA, X. (2007): “Aeropuertos, movilidad y crecimiento económico” *Grupo de Investigación en Políticas Públicas y Regulación Económica (ppre-IREA) de la Universitat de Barcelona*
(<http://www.ub.edu/graap/aeroportsRACC.pdf>)
- CAMPISI, D., COSTA, R., MANCUSO, P. (2010): “The effects of Low Cost Airlines Growth in Italy” *Modern Economy* no.1 pp.59-67
(<http://www.SciRP.org/journal/me>)
- COMISIÓN EUROPEA.. C.312/2 (2005): “Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales” *Diario Oficial de la Unión Europea*
(http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2005/c_312/c_31220051209es00010014.pdf)
- COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA (2011): “III Informe Anual sobre las ayudas públicas en España”
(<http://www.castello2020.ubi.es/wp/wp-content/uploads/2011/11/III-INFORME-DE-AYUDAS-PUBLICAS.pdf>)
- DATA MONITOR (2004): “Easyjet case study. A low-cost approach to customer service”
- EUROPEAN LOW FARES AIRLINES ASSOCIATION (ELFAA) (2012): “Members’ statistics. December 2012”
(http://www.elfaa.com/Statistics_December2012.pdf)

- ESCALONA ORCAO, A.I., GÁMIR ORUETA, A., LARRODÉ PELLICER, E., SANAÚ VILLARROYA, J., RAMOS PÉREZ, D. (2008) “*El aeropuerto de Zaragoza. Una visión espacial, económica y funcional*” Fundación Economía Aragonesa (FUNDEAR) Documento de trabajo 50/2008
(<http://www.fundear.es/fotosbd/304729472rad178F3.pdf>)
- LA CAIXA (2012): “Anuario Económico de España”
(http://www.anuarieco.lacaixa.comunicaciones.com/java/X?cgi=_FILE&frame=x&file=/caixa/pdf/AE12_11a.pdf)
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. (2012): “Balance del Turismo. Año 2011. Resultados de la actividad turística en España” *Instituto de Estudios Turísticos*.
(<http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/analisisturistico/balantur/anuales/Balance%20del%20turismo%20en%20Espa%C3%B1a.%20A%C3%B1o%202011.pdf>)
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. (2012): “Compañías aéreas de bajo coste. Informe anual 2011. Turismo, tráfico aéreo y compañías de bajo coste en el año 2011” *Instituto de Estudios Turísticos*.
(<http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/anuales/Informe%20anual%20de%20CBC.%20A%C3%B1o%202011.pdf>)
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO. (2012): “Movimientos turísticos en fronteras. Frontur. Informe anual 2011” *Instituto de Estudios Turísticos*.
([http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20Fronteras%20\(Frontur\)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20\(Egatur\)%202011.pdf](http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20Fronteras%20(Frontur)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20(Egatur)%202011.pdf))
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO- UNWTO (2012): “Annual report 2011”. Madrid, Spain.
(http://dxttq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual_report_2011.pdf)
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO- UNWTO (2013): “Tourism Highlights 2012”. Madrid, Spain.
(http://dxttq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights12enlr_1.pdf)
- PARLAMENTO EUROPEO (2013): “El transporte aéreo: acceso al mercado y competencias externas” *Fichas técnicas sobre la Unión Europea 2013*
(http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_4.6.5.pdf)

- PULIDO FERNANDEZ, J.I. (coord.) VALLS GIMÉNEZ, J.F., IVARS BAIDAL, J.A et al. Opinión de los Expertos (2007). “La influencia de las compañías aéreas de bajo coste en el mercado turístico español”. *Revista de Análisis Turístico de la AECIT*. nº 3 primer semestre de 2007 pp.103-119.
- RAMOS PÉREZ, D. (2010): “Análisis del proceso de liberalización del mercado comunitario de transporte aéreo (1993-2008)” *Ekonomiaz* nº 73 1er cuatrimestre de 2010 pp.178-215
- REVISTA SAVIA (2005): “Dinero público para cazar aerolíneas”. Diciembre de 2005. Pp.14-19
(http://www.amadeus.com/es/documents/aco/spain/es/revista_savia/0512_14informe.pdf)
- REY, B., INGLADA, V. (2007): “Evolución reciente de las compañías de bajo coste en Europa. Una referencia al caso de España” *Departamento de Economía Aplicada II. Universidad Complutense de Madrid*. Seminario Junio de 2007.
- SANCHO, A. (dir) et al. (1998): “Introducción al turismo” Organización Mundial del Turismo. Madrid
- UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA. Estadísticas de Erasmus recibidos. Curso académico 2012-2013
(<http://wzar.unizar.es/servicios/inter/estadisticas/1213/erasmus/in/inpais.pdf>)
- UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA. Estadísticas de Erasmus enviados. Curso académico 2012-2013
(<http://wzar.unizar.es/servicios/inter/estadisticas/1213/erasmus/out/outpais.pdf>)
- *Diario 20 minutos* (2013): “Evolución del precio de los carburantes”. 31 de Enero de 2013.
(<http://www.20minutos.es/graficos/evolucion-del-precio-de-los-carburantes-7/0/>)
- *Diario Electrónico Ideal.Es* (2011): “Zaragoza recibió un 9 % más de turistas extranjeros en 2011” 13/01/2012
(http://www.ideal.es/agencias/20120113/economia/zaragoza-recibio-turistas-extranjeros-2011_201201131847.html)
- *Diario Expansión* (2013): “Las ‘low cost’ dominan España: transportan al 58% de pasajeros internacionales”. Edición digital. 16 de Enero de 2013
(<http://www.expansion.com/2013/01/16/empresas/transporte/1358329695.html>)
- *El Mundo* (2012): “Tres aviones de Ryanair aterrizaran de emergencia en Valencia por falta de fuel”. Edición digital- Sección Comunidad Valenciana. 14 de Agosto de 2012
(<http://www.elmundo.es/elmundo/2012/08/13/va/1344885260.html>)

- *El País* (2013): “Las aerolíneas de bajo coste superaron los 200 millones de pasajeros en 2012”. Edición Digital- Sección Económica. 21 de Febrero de 2013
(http://economia.elpais.com/economia/2013/02/21/agencias/1361453290_759721.html)
- *El País* (2009): “Ryanair descarta aplicar una ‘tasa de obesos’ en sus vuelos”. 8 de Mayo de 2009
(http://economia.elpais.com/economia/2009/05/08/actualidad/1241767983_850215.html)
- *Heraldo de Aragón* (2013): “Los turistas extranjeros dejan 321 millones de Euros en Aragón en 2012”. 3 de Febrero de 2013
(http://www.heraldo.es/noticias/aragon/2013/02/03/los_turistas_extranjeros_dejan_321_millones_euros_aragon_220732_300.html)
- *Heraldo de Aragón* (2009): “Plaza Servicios Aéreos tiene una oferta de compra”. 20 de Mayo de 2009
(http://www.heraldo.es/noticias/economia/plaza_servicios_aereos_tiene_una_oferta_compra.html)
- LÓPEZ, M. VELASCO, J.L. (2013): “Zaragoza eleva su población hasta los 704.239 habitantes pese al descenso de la inmigración”. En *Heraldo de Aragón* 7 de Marzo de 2013
(<http://www.ita.es/ITA/bin.asp?actualidad&10781>)
- *Marketingdirecto.com* (2012): “Ryanair y su publicidad sin escrúpulos: volar de pie, sexo en el aire... ¿hasta dónde pueden llegar?”. 9 de Febrero de 2012
(<http://www.marketingdirecto.com/actualidad/anunciantes/ryanair-y-su-publicidad-sin-escrupulos-volar-de-pie-sexo-en-el-aire-%C2%BFhasta-donde-pueden-llegar/>)
- OTERO, L. (2009): “Ryanair pretende que los pasajeros viajen de pie” En *El País*. 7 de Julio de 2009
(http://elpais.com/diario/2009/07/07/economia/1246917610_850215.html)

Páginas web consultadas

- <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-MadridBarajas/es/Page/1049727006261//Destinos-del-aeropuerto.html>
- <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Girona-Costa-Brava/es/>
- <http://www.aenaaeropuertos.es/csee/Satellite/aeropuertos/es/Page/1237548207921//Red-de-Aeropuertos.html>
- <http://www.aerlingus.com/cgi-bin/obel01im1/bookonline/flightInput.do>
- <http://www.aeropuertos.net/aeropuerto-de-berlin-schonefeld/>

- <http://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/europa/suecia/aeropuertos/estocolmoskavsta.php#.Uccux-fwl1Y>
- <http://www.aeroportbeauvais.com/bus.php?lang=es>
- [http://www.airberlin.com/esES/aeropuertos/?et_cid=14015&et_lid=6760031&et_sub=\[es-ES\]flughafen](http://www.airberlin.com/esES/aeropuertos/?et_cid=14015&et_lid=6760031&et_sub=[es-ES]flughafen)
- <http://www.airnostrum.es/mapa/airnostrum.swf>
- <http://www.careers.easyjet.com/es/about-easyjet/>
- <http://www.charleroi-airport.com/en/passengers/acces-and-parking/brussels-city-shuttle/index.html>
- <http://www.easyjet.com/en/routemap>
- <http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=3416>
- <http://www.germanwings.com/es/Info-sobre-vuelos/Red-de-trayectos.htm>
- http://www.hosteltur.com/50590_aeropuerto-zaragoza-estrena-nueva-terminal-duplica-su-capacidad.html
- http://www.londontoolkit.com/travel/stansted_airbus_esp.htm
- <http://www.media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico#Excursionista>
- <http://www.monarch.co.uk/>
- <http://www.ryanair.com/es/about>
- <http://www.ryanair.com/es/destinos-economicos>
- http://www.static.hosteltur.com/web/uploads/2013/01/rnking_100_ciudades.pdf
- http://www.terravision.eu/spagnolo/ciampino_precios_horarios.html
- http://www.terravision.eu/spagnolo/milan_bergamo.html?adws=ES
- <http://www.tourspain.es/es-es/Paginas/Index.aspx>
- <http://www.vueling.com/es/somos-vueling/destinos-y-aeropuertos/aeropuertos/>

9. Anexos

9.1. Análisis cuantitativo. Cuestionario

Buenos días/tardes. Soy un estudiante del Máster de Dirección y Planificación del Turismo de la Universidad de Zaragoza. Mi objetivo es recoger información sobre la influencia que tienen las compañías aéreas de bajo coste (CBC) en el aeropuerto de Zaragoza y en el turismo de la ciudad. Le agradecería su colaboración en esta investigación contestando a las siguientes preguntas sobre el estudio dentro de la más estricta confidencialidad

Hábitos sobre el transporte aéreo

1. ¿Sabe lo que es una Compañía de Bajo Coste (CBC)?

No Sí

Las CBC son las Compañías Aéreas de Bajo Coste (también conocidas como Compañías *Low Cost*). Son aquellas que ofrecen billetes a un precio sensiblemente inferior al del resto de compañías gracias a la reducción de costes en diferentes fases de la prestación del servicio (personal, aeronaves, gestión de reservas...)

1. ¿Ha cogido alguna vez un avión?

No (pase a pregunta 10) Sí

2. ¿Ha volado alguna vez con una CBC?

No (Pase a pregunta 10) Sí

3. (Bis) Señale con las que ha volado y su índice de satisfacción (menor a mayor) del 1 al 7

Muy insatisfecho

Muy satisfecho

<input type="checkbox"/> Ryanair	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7
<input type="checkbox"/> Wizzair	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7
<input type="checkbox"/> Easyjet	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7
<input type="checkbox"/> Vueling	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7
<input type="checkbox"/> Volotea	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7
<input type="checkbox"/> Otras	<input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	1	2	3	4	5	6	7

Cuáles _____

Aeropuerto de Zaragoza

En la actualidad, el aeropuerto de Zaragoza tiene (durante todo el año) 7 destinos de bajo coste: Milán, Bruselas, París, Londres y Lanzarote (Ryanair) y Bucarest y Cluj-Napoja (Wizzair). Además, en verano, tiene 2 enlaces bajo coste con Palma de Mallorca e Ibiza con Volotea.

4. ¿Ha cogido algún vuelo de CBC desde el aeropuerto de Zaragoza de los que actualmente están operativos?

No (pase a pregunta 5) Sí (pase a pregunta 4Bis)

4. (Bis) ¿A qué destino? Marque cuantas opciones desee

Milán Londres Bruselas Paris Lanzarote

Palma de Mallorca Ibiza Bucarest Cluj-Napoja

5. ¿Y de aquellos vuelos de bajo coste que fueron suprimidos pero estuvieron operativos entre 2004 y Marzo de 2013?

No (pase a pregunta 6) Sí (pase a pregunta 5Bis)

5. (Bis) ¿A qué destino? Marque cuantas opciones desee

Málaga Santiago Toulouse Tenerife Sur Gran Canaria

Alicante Sevilla Dusseldorf Bolonia Roma

6. ¿Cuál fue el motivo principal de su viaje?

Vacaciones / Ocio Trabajo / Negocios Estudios Visita familiares / amigos Otros _____

7. ¿Por qué se decantó por una CBC frente a una compañía aérea tradicional? Marque un máximo de dos opciones

Por el precio Por el destino (conveniencia) Por el servicio

Por la facilidad de compra Por fidelidad Otros _____

8. ¿Cuál es el precio medio que se gasta en un billete de ida y vuelta (impuestos incluidos) cuando ha volado / vuela con una CBC?

Menos de 30 € de 31 a 60 € de 61 a 100 € Más de 100 €

9. ¿Le parecen suficientes las conexiones actuales?

No (pase a pregunta 9Bis) Sí (pase a pregunta 10)

9. (Bis) ¿Con qué otros destinos piensa que debería estar comunicada la ciudad de Zaragoza por vía aérea mediante CBC? Escriba un máximo de tres destinos

9.2. Análisis cualitativo

9.2.1. Entrevista a David Ramos

Ficha personal

Nombre: David Ramos Pérez

Profesión: Profesor de Geografía Humana en la Universidad de Salamanca

Fecha y hora de la entrevista: Jueves 30 de Mayo, 20.00h. Videoconferencia.

Transcripción de la entrevista.

1- ¿Ha volado alguna vez con alguna CBC?

Si consideramos compañía de bajo coste a Iberia Express, sí. En caso contrario no.

2- ¿Cuál es su opinión sobre este tipo de compañías?

Este tipo de compañías nacen como consecuencia de la liberalización del mercado que se inicia en la UE en los años 90 y apuestan por un abaratamiento claro de las tarifas que hasta ese momento se venían ofreciendo. Lo que no sale a la luz pública es cómo se pueden conseguir precios tan económicos.

3- El impacto de este tipo de compañías en España ha sido enorme en los últimos años. En apenas una decena de años han llegado a desbancar a las compañías tradicionales en cuanto a llegadas de turistas internacionales a nuestro país ¿Cómo valora esos datos?

Lo que es evidente es que hay una transición acelerada entre el modelo dominado por las grandes compañías y las compañías charter hasta otro modelo donde ya no hay casi compañías públicas (casi todas privatizadas) y cada vez nos encontramos con menos compañías de red. En los vuelos intraeuropeos es claro el dominio de las CBC. Cuando las tarifas reducidas se generalizaron, es evidente que una parte importante de los usuarios ha preferido este tipo de compañías porque ahorraban en sus desplazamientos.

Al final muchas otras compañías han tenido queirse adaptando a este esquema convirtiéndose en CBC o en modelos híbridos en el que no se sabe muy bien dónde está la frontera entre una compañía tradicional y una de bajo coste.

4-¿Cuáles diría que han sido los motivos principales del rápido crecimiento de las CBC?

El crecimiento en cuanto a número de personas transportadas es evidente que reside en la reducción de las tarifas, que pueden ser 2,3, 4 veces inferiores al de otras compañías. Además, no debemos perder de vista cuales son otros factores que ayudan a que los precios sean más económicos. Por un lado, la estructura interna o el funcionamiento de las compañías puede ser bastante más eficiente que en algunas compañías tradicionales.

Por otro, no debemos olvidar las cuantiosas subvenciones públicas que han recibido, además de la continua presión a la baja sobre los salarios de los empleados. Son elementos que a veces no están en el debate público de estas compañías pero también deberían tenerse en cuenta a la hora de analizar el porqué este modelo puede conseguir estos precios tan económicos.

5- Según el último informe publicado por el IET sobre las CBC (Año 2011) se pueden listar hasta 29 CBC que operan en España. ¿Cuáles cree que tienen un mayor impacto y por qué?

En el ámbito europeo, no sólo en España, Ryanair es la compañía que más éxito ha tenido. Ha sido capaz de inducir un cambio de modelo en el transporte de pasajeros. No tiene nada que ver con lo que fue en su momento la compañía estadounidense Southwest- pionera de este modelo- o lo que representa Easyjet o Vueling que son modelos de bajo coste mucho menos agresivos.

Ha motivado un cambio de tendencia hacia el bajo coste del resto de compañías. Además, mediáticamente está dirigida por un hombre que se caracteriza por crear polémica en sus intervenciones públicas

6- En un artículo titulado: “Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro” usted abordaba junto a Agustín Gámir la diferente casuística de los aeropuertos españoles. ¿A qué cree que es debido esta gran influencia de las CBC en alguno de ellos? ¿Cree que algunas compañías realizan prácticas de presión- incluso coacción sobre las Administraciones Públicas para obtener las máximas subvenciones posibles?

Lo que ha ocurrido con algunos pequeños aeropuertos de las España peninsular, lo mismo que ha ocurrido con algunos aeropuertos franceses u otros países europeos está relacionado con una presión política, incluso ciudadana más o menos evidentes para que dichos aeropuertos tuvieran más conexiones aéreas. Parecía que si el aeropuerto no tenía algún tipo de conexión aérea o no tener conexiones con el extranjero- por pequeño que fuera- era visto como una especie de afrenta para ese territorio. De hecho en muchas ocasiones creo que se puede comparar este interés político en tener conexiones aéreas en estos pequeños aeropuertos con el hecho de tener una estación de alta velocidad ferroviaria.

Estoy seguro de si hacemos una encuesta en alguna de estas ciudades que cuentan con vuelos de bajo coste, subvencionados con fondos públicos en la inmensa mayoría de los casos, una buena parte de la población hace 2-3-4 años (antes del empeoramiento de la situación económica) estaban de acuerdo con este tipo de prácticas. De alguna manera, esto hay que insertarlo en un contexto de una creciente competencia entre territorios a escala europea (o mundial) en el que por parte de determinadas consultoras y analistas se ha lanzado la idea de que contar con conexiones aéreas era un elemento de competitividad para ese territorio, no sólo para la atracción de turistas sino para la dinamización económica del mismo. Desde mi punto de vista, esta es una teoría discutible, sobre todo en territorios como los que estamos hablando.

Por otro lado, la otra pregunta que me hacías, no creo que sea realmente coacción, sino un poder de negociación muy grande. Hay compañías que tienen sus aviones y pueden decidir dónde colocar sus aviones, que rutas abren...Es evidente que en este tipo de procesos, siempre la administración regional o local estará en desventaja.

7- ¿Conoce el caso del fracaso de la aerolínea aragonesa PLAZA-Servicios Aéreos? ¿Qué opinión tiene al respecto?

Aunque Plaza llegó a operar con algunos vuelos Zaragoza y Huesca con aviones y tripulación (el llamado jet leasing), su actividad apenas duró un año. Algunas aerolíneas se han convertido en meras marcas, cascarones, donde todo está subcontratado. Realmente quien opera es otra compañía. En el caso de PLAZA, no sé si era Swissair quien realizaba los vuelos y con el agravante de que aquella iniciativa tenía un importante apoyo público. La DGA a través de algunas empresas públicas estaba poniendo una cantidad importante de dinero en un proyecto que, más que de

bajo coste, era un proyecto de aviación regional, una especie de competidor de Air Nostrum con base en Zaragoza y Huesca. Desde el primer momento nunca vi muy claro la viabilidad de ese tipo de operación.

Otro caso parecido al de PLAZA es la compañía castellano-leonesa LAGUNAIR, pero de unas dimensiones mucho mayores. El Gobierno de Castilla-León hizo una apuesta multimillonaria que terminó siendo un gran fracaso. El dinero público fue a parar a una iniciativa sobredimensionada, primero intentando competir con Air Nostrum, que estaba sólidamente asentada (y que curiosamente también recibía ayudas públicas) y después con una expansión de rutas y frecuencias que no parecía lógica vista la demanda potencial que podían tener los aeropuertos de la comunidad. Se ve un interés de las Administraciones Regionales en contar con vuelos (e incluso compañías) de bajo coste dejando el proyecto en manos de profesionales poco cualificados y sin haber realizado la mayoría de ocasiones estudios de mercado previos, algo básico que uno no llega a comprender cómo pueden lanzarse algunas de estas iniciativas sin análisis previos.

8- Usted realizó un trabajo de investigación para FUNDEAR en 2008 relacionado con el aeropuerto de Zaragoza. ¿Cuál es su opinión sobre el volumen de pasajeros que llega a la ciudad? ¿Cree que puede hacerse algo para aumentar ese tráfico aéreo?

Zaragoza es una ciudad con una base demográfica e industrial potente para contar con una cierta diversidad de conexiones aéreas. Sin embargo, uno de las ventajas fundamentales de Zaragoza que es su excelente ubicación en el Corredor del Ebro, a medio camino entre Madrid, Barcelona, País Vasco y Valencia desde el punto de vista del tráfico aéreo puede volverse una desventaja al estar muy cerca de dos grandes aeropuertos como Madrid y Barcelona. Ahora además, con el AVE en muy poco tiempo se puede ir de una ciudad a otra, lo que termina lastrando parte de la demanda que Zaragoza podría absorber si no estuviera tan cerca de ambas. Si Zaragoza estuviera mucho más lejos, por ejemplo en Galicia, está claro que tendría un volumen de pasajeros y de rutas mucho mayor de la que tiene.

Desde el punto de vista turístico, cuando hicimos este estudio, uno de los argumentos esgrimidos por la DGA era el potencial de atracción turístico que daban las rutas de bajo coste a la ciudad. Sin embargo, cuando se analizaban las encuestas que AENA

hacia en el propio aeropuerto, el perfil del pasajero era mayoritariamente el de aragoneses que estaban utilizando esas líneas para hacer turismo en el exterior. Hay que tener cuidado, puesto que no siempre una línea de bajo coste va a servir para traer muchos turistas si no que- en la otra cara de la moneda- puede servir para emitir turistas con las consiguientes fugas de capital. En algunas rutas se hablaba de que casi del 80 % de los pasajeros tenían su residencia en Zaragoza o en su área de influencia inmediata.

Eso necesariamente no significa que Zaragoza tenga una capacidad de atracción turística limitada. La ciudad no es tan conocida en el exterior como lo son otras, pero también es verdad que muchos turistas llegan a Zaragoza utilizando otros medios de transporte como vehículo propio, autobús o tren. En ese sentido, no es sencillo prever lo que pueda ocurrir con ese potencial turístico a medio-largo plazo.

9- ¿Cree que el hecho de que el Aeropuerto de Zaragoza comparta instalaciones con una base aérea militar resta interés y crea problemas que inciden en que una compañía aérea se instale en el aeropuerto?

Hasta donde yo conozco del funcionamiento de los aeropuertos, el hecho de compartir instalaciones con una base militar no supone un mayor problema. Es más, incluso puede hacer más económico el aeropuerto. Los controladores aéreos del aeropuerto de Zaragoza en este caso, son militares, no civiles, teniendo salarios inferiores a estos últimos.

Un ejemplo claro es el aeropuerto de Gran Canaria que en sí es un aeropuerto militar, se comparten instalaciones con el Ejército y tiene un tráfico que se acerca a los 10 millones de pasajeros anuales por lo que no parece un inconveniente que aviación civil y militar compartan el mismo espacio.

10- Se ha dicho en algunas ocasiones que la cantidad de conexiones y el elevadísimo tráfico de pasajeros y carga que soportan Madrid y Barcelona está llevando a estos aeropuertos a sufrir una importante congestión. ¿Cree que el aeropuerto de Zaragoza debería ofrecerse más activamente como un aeropuerto secundario que descongestionara a Barajas y el Prat? ¿Podría ser el AVE y la intermodalidad tren-avión una solución?

Ese tipo de estrategias solamente ha funcionado cuando una compañía de bajo coste ha hecho una apuesta potente por recuperar un aeropuerto. Funcionó relativamente bien en el aeropuerto de Frankfurt, con el caso de Hahn al instalarse allí Ryanair. Sin embargo, en el momento actual, ni Madrid ni Barcelona presentan índices de saturación. De hecho, con la reciente inauguración de la T4 en Madrid y la T2 en Barcelona la capacidad ha aumentado para cubrir la demanda en las próximas décadas incluso.

A corto y medio plazo veo muy complicado que Zaragoza (o incluso Ciudad Real en su momento) sean una solución a corto-medio plazo. Es complicado cuando tienes dos áreas metropolitanas de las dimensiones de Madrid y Barcelona con aeropuertos relativamente cercanos a los centros urbanos, bien conectados con sistemas de transporte público y aún sin congestionar, que alguien se vaya a hacer más de 100 km en tren para llegar o salir de un aeropuerto alternativo. En este sentido, en Barcelona ocurrió durante un tiempo con Girona (Reus también en menor medida), como aeropuertos alternativos a Barcelona pero se ha visto claramente que desde que Ryanair ha tenido oportunidad ha dejado (o reducido sustancialmente) los vuelos en Girona para trasladarse al Prat.

11- Continuando con el tema de las infraestructuras, ¿cree que Zaragoza pierde atractivo y/o competitividad para la instalación de alguna aerolínea al estar situada en un cuadrado a 300 km de los grandes centros industriales y de población del país (Madrid, Barcelona, Valencia, País Vasco)? ¿Qué importancia tendría la línea del AVE Madrid-Barcelona en este sentido?

Volviendo a incidir en lo anterior, la posición estratégica de una ciudad, que en muchas ocasiones es un factor positivo, en este es al contrario porque hay cuatro grandes aglomeraciones urbanas en una distancia relativamente corta con una demanda por sí misma importante.

12- Las conexiones internacionales más importantes con las que cuenta la ciudad son operadas por la CBC irlandesa Ryanair con destino Milán, París, Bruselas y Londres. ¿Cómo valora este dato? ¿Cree que el aeropuerto tiene déficit de conexiones internacionales?

Es complicado hacer una afirmación al respecto. Habría que intentar analizar cuáles son los destinos más demandados por los potenciales viajeros de Zaragoza y su área de influencia. Las ciudades que ha nombrado sean probablemente las que tengan una mayor demanda por su población y actividad económica. Posiblemente, falte un enlace con alguna ciudad alemana.

Existió durante mucho tiempo la conexión con Frankfurt, primero operado por Air Nostrum, luego con Ryanair, con esta ciudad con la que Zaragoza ha tenido importantes vínculos en especial debido a la industria del automóvil. Esa es a mi juicio quizás la conexión que es extraño que no exista.

Para este tipo de preguntas o análisis que plantea- que son muy interesantes- es preciso hacer un análisis de mercado, viendo el tipo de actividades económicas, los destinos que demanda la población local a través de datos de sistemas de reservas (incluso a través de Madrid o Barcelona)

13- El aeropuerto de Zaragoza es según los datos el aeropuerto español que más dinero público ha recibido en los últimos años, destinado principalmente a la CBC Ryanair y a la filial regional de Iberia Air Nostrum. Concretamente fueron ¿Qué explicación podría tener esta circunstancia?

El aeropuerto de Zaragoza está ahora en un “momento valle” pero es cierto que tuvo un pico de conexiones hace poco tiempo coincidiendo con la post-Expo de 2008 y el auge de las subvenciones. Es evidente que lo que muestra el ejemplo de Zaragoza es que las CC.AA. han pagado por tener vuelos, asegurando un número de destinos nacionales o europeos determinados. No obstante, ha sido una estrategia coyuntural-cortoplacista- que además no se sostenía muchas veces en una demanda real, sino que el mantenimiento de los vuelos en la mayoría de las ocasiones dependía de la continuidad de las subvenciones.

Me gustaría recalcar aquí que prácticamente ninguna Administración Pública que ha subvencionado a una o varias CBC ha hecho previamente estudios de mercado intentando detectar aquellos corredores en donde mejor se invirtiera ese dinero.

14- ¿Cuál considera usted que debe ser la posición a adoptar por el Ayuntamiento de Zaragoza y la DGA respecto al aeropuerto de Zaragoza en el futuro?

En los últimos años, si analizamos lo que está ocurriendo con los aeropuertos en Europa y en EE.UU. ha comenzado un proceso de competencia entre ellos intentando atraer rutas de diferentes compañías mediante distintas estrategias. Las subvenciones son una de esas estrategias para rentabilizar los aeropuertos.

En el caso español, los aeropuertos no dependen de las autoridades locales o regionales, sino de AENA, empresa de titularidad pública que sufraga aquellos aeropuertos que son deficitarios. Creo que es impensable pensar que todos los aeropuertos pueden ser rentables. Sin embargo, hay aeropuertos que tienen una función social en territorios periféricos o insulares.

Pensar que el aeropuerto de Zaragoza va a ser rentable a medio plazo es complicado porque no tiene la demanda necesaria para alcanzar esa rentabilidad. Pero fíjese, si sumamos al déficit de explotación del Aeropuerto de Zaragoza, las subvenciones que se han dado en estos últimos años, vemos que esta estrategia adoptada en lugar de solucionar el problema del déficit lo que ha hecho es incrementarlo.

Durante muchos años la existencia (o inexistencia) de la política aeroportuaria en España radicaba en dotar prácticamente a cada provincia con un aeropuerto. A veces una buena intermodalidad, con conexiones con grandes aeropuertos puede ser una solución mucho mejor, más lógica a la problemática existente si seguimos criterios de demanda.

15- Si estuviera la decisión en su mano en el caso de Zaragoza... ¿seguiría manteniendo las subvenciones actuales a las CBC? ¿Las reduciría o aumentaría? ¿Por qué?

En general soy bastante escéptico con este tipo de estrategias basadas en la subvención pública. Además, en este momento concreto de crisis económica tan fuerte, considero inadmisible mantener este tipo de subvenciones. Antes ya me parecía dudoso el procedimiento y las cantidades otorgadas encubiertamente a algunas CBC por parte de algunas Administraciones Públicas. No nos olvidemos que la propia UE tiene mecanismos legales para promover las subvenciones públicas cuando una ruta es necesaria para un determinado territorio porque cumple una serie de funciones sociales. Ninguna de las Administraciones Públicas españolas ha recurrido a ese tipo de mecanismos.

Me pregunto por qué hay tan poco interés en recurrir a ellos como se ha hecho en otros países como Francia y sin embargo lo que hacen es contornar la legislación a través de contratos de publicidad ofreciendo dinero público a esa CBC por una vía poco transparente.

Además, me gustaría realmente saber si hay alguna CBC que esté interesada en operar en el aeropuerto de Zaragoza sin recibir subvención. Debemos partir de esa cuestión. Estamos en un mercado liberalizado del transporte aéreo donde se han prohibido las ayudas públicas, incitando incluso a la privatización de las compañías de bandera como Iberia y sin embargo parece que estamos retornando a un sistema en el que parece es admisible que subvencionemos con dinero público las compañías privadas. Me parece un contrasentido.

Además, esto tiene un agravante. Estamos hablando de subvencionar a compañías privadas de bajo coste (especialmente en el caso de Ryanair) y en cuanto a las condiciones laborales esto tendrá una repercusión porque estamos incitando al empeoramiento en el empleo, bajada de salarios, lo que impulsa a otras compañías del sector a hacer lo mismo para ser competitivas. Contamos con azafatas, personal de cabina en los aviones que están cobrando 600-700 € al mes.

¿Estamos dispuestos entonces a seguir subvencionando a compañías públicas que precarizan más el empleo?

16- Y ya para terminar señor Ramos...¿cuál cree que va a ser la tendencia del mercado de las CBC en los próximos años?

Lo que se observa es que el modelo de las CBC se ha impuesto en los trayectos de medio recorrido en el caso europeo lo que ha provocado la modificación de las estrategias de algunas grandes compañías tradicionales hacia modelos híbridos o incluso la creación de su propia línea de bajo coste.

Parece que este modelo ha llegado para quedarse. Sin embargo, esto no tiene que cegarnos y ver únicamente las consecuencias positivas de la presencia de las CBC sino también las negativas para poder hacer un balance mucho más equilibrado.

9.2.2. Entrevista con Ana Isabel Escalona

Ficha personal

Nombre: Ana Isabel Escalona Orcao

Profesión: Profesora de Geografía Humana en la Universidad de Zaragoza

Fecha y hora de la entrevista: Martes 28 de Mayo, 11.00h. Despacho de la profesora Escalona en la Universidad de Zaragoza

Transcripción de la entrevista

1- ¿Ha volado alguna vez con alguna CBC?

Sí, he volado con Ryanair desde el aeropuerto de Zaragoza a Londres y Alicante cuando esta conexión estaba en funcionamiento. En cuanto a mi experiencia, no me ha ocurrido nada que no se sepa cuando se viaja con Ryanair: vuelos puntuales, sin incidentes pero con las incomodidades de la restricción de equipaje, los problemas de posible sobrepeso y las multas que ponen si se incumplen las condiciones.

2- El impacto de este tipo de compañías en España ha sido enorme en los últimos años. En apenas una decena de años han llegado a desbancar a las compañías tradicionales en cuanto a llegadas de turistas internacionales a nuestro país ¿Cómo valora esos datos?

Efectivamente hay muchos estudios que relacionan el aumento del turismo con la puesta en marcha de dichos servicios. Es sabido que han iniciado una dinámica de precios a la baja que casi no tiene retorno porque los usuarios se han acostumbrado a esos precios, lo que ha llevado a las demás compañías a entrar en esta espiral de abaratamiento de tarifas para no perder competitividad. El avión ha acabado convirtiéndose en un medio habitual de transporte para muchos turistas que antes lo tenían como algo excepcional.

3-¿Cuáles diría que han sido los motivos principales del rápido crecimiento de las CBC?

Los precios han sido el principal motivo de este crecimiento. Son unos precios muy competitivos, atractivos y más en la actual crisis. Hay muchos otros factores pero

claramente el precio es el factor diferencial. En segundo lugar podríamos citar las conexiones que ofrecen y que se esté dando servicio desde aeropuertos regionales.

4- Usted realizó un trabajo de investigación para FUNDEAR en 2008 relacionado con el aeropuerto de Zaragoza. ¿Cuál es su opinión sobre el volumen de pasajeros que llega a la ciudad? ¿Cree que puede hacerse algo para aumentar ese tráfico aéreo?

En la época en la que hicimos este estudio, ya quedó claro que el aeropuerto de Zaragoza tiene dos perfiles muy diferenciados: el de pasajeros y el de carga, ambos muy peculiares. Entonces y ahora el volumen de pasajeros es muy escaso si se compara con los principales de España. Se dan dos factores. Primero, no es una región muy poblada y, segundo, no está en las áreas turísticas de la periferia. Hay que tener en cuenta, además, que España es siempre uno de los dos o tres principales destinos turísticos del mundo. Por otra parte Zaragoza está bien comunicada con las ciudades que reúnen la mejor oferta de vuelos de viajeros de España.

El hecho de que Zaragoza no pueda reunir la masa crítica de viajeros necesaria para justificar o rentabilizar una oferta más amplia de vuelos, que le pueda equiparar a las grandes cifras de los principales aeropuertos, no ha impedido que los aragoneses viajen en avión como los demás españoles. De hecho las estadísticas de movilidad internacional reflejan que lo hacen en la misma proporción pero desde otros aeropuertos. Naturalmente, la oferta que Ryanair tiene en Zaragoza ha permitido que los aragoneses puedan viajar con comodidad a Londres, París o Bruselas, pero para el resto de conexiones se debe ir a otros aeropuertos. La región es la que es, y está donde está, y esos condicionantes no tienen muy fácil arreglo.

5- ¿Cree que el hecho de que el Aeropuerto de Zaragoza comparta instalaciones con una base aérea militar resta interés y crea problemas que inciden en que una compañía aérea se instale en el aeropuerto?

No lo creo y nunca se ha mencionado en las investigaciones en las que he participado. Si acaso puede tenerse en cuenta como una ventaja en el sentido de que el aeropuerto de Zaragoza, por su historia y trayectoria, tiene unas instalaciones de gran dimensión, desproporcionadas en relación con su actividad actual, que admitirían un uso mucho más intenso del que tienen.

6- De las conexiones actualmente operativas en el aeropuerto, las CBC aportan más de la mitad de los pasajeros. ¿Qué opinión tiene al respecto?

El mercado de Zaragoza es muy pequeño. El atractivo que tiene la ciudad para una compañía aérea es proporcional a su mercado. Las compañías de bajo coste están subvencionadas. Algunas incluso que han tenido subvención no se han mantenido. El tema es bastante complicado y suscita controversia respecto de si deben mantenerse las subvenciones o no, o en qué niveles. Entiendo que hay una cierta tolerancia al respecto por parte de la sociedad zaragozana, que las ve como algo positivo y que hay que mantener porque si no habría aún menos vuelos internacionales.

7- Por qué cree usted que sólo Ryanair, Volotea y Wizzair se han instalado en el aeropuerto y no otras CBC?

Se debe seguramente a diferencias en las estrategias competitivas de las respectivas empresas, Ryanair, Easyjet, etc, que no conozco en detalle.

8- ¿Cree que el aeropuerto tiene déficit de conexiones internacionales? ¿Echa alguna conexión en falta?

Si tomamos como referencia los aeropuertos de las principales capitales españolas, la respuesta es claramente afirmativa. La demanda potencial en términos relativos es semejante, porque las encuestas de movilidad confirman que el perfil de los viajeros y turistas aragoneses es semejante al del resto de los españoles. Mientras que a los residentes en Madrid o Barcelona se les ofrecen muchos destinos desde su ciudad de origen, los aragoneses no tienen esas opciones. La oferta de vuelos nunca será suficiente en relación con todos los destinos a los que nos gustaría ir con la comodidad de viajar desde casa.

Los análisis que efectúa AENA sobre el transporte aéreo de viajeros dejan patentes algunas conexiones internacionales especialmente frecuentadas por aragoneses, como los vuelos a Amsterdam. Habría que analizar otros destinos con los que podría estar conectado el aeropuerto de Zaragoza, algo difícil en la actualidad, dadas las condiciones tanto económicas como de umbrales de demanda. Si se hubieran dado esas condiciones probablemente dichas conexiones estarían ya funcionando por lo que deduzco que no se dan tales circunstancias.

9- El aeropuerto de Zaragoza es el aeropuerto español que más dinero público ha recibido en términos relativos en los últimos años, destinado principalmente a la CBC Ryanair y a la filial regional de Iberia, Air Nostrum. ¿Qué explicación podría tener esta circunstancia?

Los datos que hemos publicado en trabajos dirigidos por David Ramos (Universidad de Salamanca) llegan a esa conclusión. Ocurre que en Aragón solo hay un aeropuerto beneficiario de ese tipo de ayudas mientras que en otras regiones hay más. Hay que insistir en que el área de influencia del aeropuerto pequeña y que sin ese tipo de ayudas la presencia de estas compañías sería imposible.

10- ¿Cree usted que Ryanair juega con una posición de presión constante al tener quasi-monopolio en las conexiones internacionales del aeropuerto?

Por supuesto. Presiona de una forma clara. La prensa regional suele hacerse eco de estas condiciones y, a tenor de lo expuesto, podríamos considerarlas como inaceptables. Lo que ocurre es que la ciudad está en una posición de debilidad. Es o “ellos” o nada, por lo que muchas veces se acaban aceptando sus condiciones en términos de frecuencias, horarios de los servicios y cuantía económica de las subvenciones.

11- ¿Cuál considera usted que debe ser la posición a adoptar por el Ayuntamiento de Zaragoza y la DGA respecto al aeropuerto de Zaragoza en el futuro? ¿Qué opina usted de que el aeropuerto tenga pérdidas cuantiosas? ¿Podría esa circunstancia poner en riesgo su supervivencia?

Todo el mundo reconoce que el aeropuerto es una infraestructura muy importante para la ciudad y tiene que estar en condiciones adecuadas de prestar el mejor servicio en todo momento. El apoyo al aeropuerto es una apuesta de futuro que, incluso en las actuales condiciones económicas, hay que mantener para garantizar su plena disponibilidad cuando así se requiera.

En cuanto a las pérdidas, es un asunto delicado. Las pérdidas son importantes pero su valoración, en el sentido de que pudieran justificar un cierre de las operaciones, no es la misma que en otros aeropuertos españoles. Zaragoza es la quinta ciudad de España y el de Zaragoza es el único aeropuerto de Aragón, e incluso del valle del Ebro, de sus

características. Ello debiera darle, en mi opinión, una fortaleza clara respecto de la situación hipotética a la que se alude en la pregunta.

12- ¿Qué importancia podría tener en este sentido la localización de Zaragoza? ¿Y la Línea de AVE?

En el estudio de FUNDEAR que publicamos, una de las cosas que más me interesó eran las combinaciones turísticas, paquetes tren de alta velocidad + avión, puestas en marcha ya en Francia, con el fin de facilitar trasvases de tráfico de los grandes aeropuertos nacionales hacia otros de menor rango mediante conexiones de AVE, haciéndoles más competitivos.

Ahí podría existir una baza que todavía no se ha jugado en Zaragoza, a pesar de que en nuestro estudio evidenciábamos un potencial para esa fórmula por la alta presencia relativa de viajeros de con conexión de AVE actual o prevista. En todo caso, estas fórmulas requieren una intermodalidad plena que hoy no se da por la imposibilidad de llegar en AVE hasta el mismo aeropuerto y la falta de una adecuada conexión desde la estación de Delicias.

Con lo anterior quiero subrayar que si bien el aeropuerto reúne las características óptimas para ser un aeropuerto de descongestión de Madrid y Barcelona, el pasajero tiene que apreciar un ahorro de tiempo claro para que la fórmula de viajar por Zaragoza pudiera sea efectiva. Para ello debiera ponerse en marcha el proyecto pendiente de llevar un ramal del AVE hasta el aeropuerto.

13-¿Qué tipo de turista debería buscar Zaragoza?

Deberían ser turistas que aprecien lo que Zaragoza les ofrece. Empezando por los propios aragoneses o los españoles de regiones vecinas o más lejanas. En cuanto al turismo internacional, creo que las líneas de bajo coste han mostrado que Zaragoza puede interesar a turistas europeos que buscan algo distinto del turismo de sol y playa, con un poder adquisitivo medio-alto y un nivel sociocultural alto. Parece ser que de este perfil son también los turistas de algunos países emergentes, como China, cuyo interés por España crece día a día.

14- Y finalmente, si fuera usted el alcalde de Zaragoza, ¿seguiría manteniendo las subvenciones actuales? ¿Las reduciría o aumentaría? ¿Por qué?

Ni el alcalde puede tomar unilateralmente esa decisión, ni yo tampoco. Hay una comisión integrada por actores políticos, económicos y sociales de la ciudad, que negocia estas ayudas. Entiendo que se mantengan las subvenciones por las razones ya explicadas, aunque intentando mantener ciertos criterios. Personalmente no veo muy lógico subvencionar conexiones para las que ya existe un servicio ofrecido por otra compañías. Tampoco me parecen justificadas las subvenciones a conexiones coincidentes con líneas del AVE, como ha ocurrido en alguna ocasión, incumpliéndose en este aspecto la directiva europea de 2005 que regula la concesión de ayudas a las compañías aéreas. .

9.2.3. Entrevista con Juan Carlos Trillo

Ficha personal

Nombre y Apellidos: Juan Carlos Trillo Baigorri

Profesión: Director General de Comercio y Artesanía de la DGA. Miembro de la Sociedad para la Promoción del Aeropuerto de Zaragoza (Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L.)

Fecha, hora y lugar de la entrevista: 6 de Junio, 09.45h. Despacho del sr. Trillo en la DGA (Edificio Pignatelli)

Transcripción de la entrevista

1- ¿Ha volado alguna vez con alguna CBC?

Sí. He volado por mi trabajo en innumerables ocasiones, además de por ocio. He volado con Easyjet, Air Berlin, Vueling y Ryanair. Con estos últimos empezamos las negociaciones para que vinieran a Zaragoza viajando a Dublín y manteniendo reuniones con ellos.

2- ¿Cuál es su opinión sobre este tipo de compañías?

Por mi trabajo entiendo perfectamente el papel que estas compañías realizan. Creo que Ryanair es, de alguna manera, la representación de este tipo de compañías. En las escuelas de negocios se estudia su caso como un ejemplo de éxito donde esta compañía

coge un modelo de negocio anquilosado como el transporte aéreo y le da la vuelta promoviendo vuelos a precios baratos gracias a sus políticas de costes, de operaciones, relaciones con los trabajadores, sedes en aeropuertos secundarios...

Lo que permite es democratizar la actividad de volar. Antes, era una actividad que se realizaba por negocios o por ocio de manera puntual en ambos casos. Ahora, ofrecen multitud de oportunidades a los habitantes cercanos a los aeropuertos donde operan para poder coger un fin de semana con una planificación previa (algo más de antelación) pudiendo conseguir tarifas muy baratas, gastando menos presupuesto en el transporte y dedicándolo a otros gastos en el destino.

Han cambiado la manera de viajar, de planificar de las vacaciones si quieres coger uno de sus vuelos, etc, a cambio de precios muy reducidos. A cambio, uno sabe que los servicios serán diferentes puesto que los aviones no son tan amplios, no tienes plaza asignada, el equipaje debe cumplir las condiciones que ellos marcan, etc. Además, la puntualidad es una de sus características básicas porque los derechos de despegue y aterrizaje, así como los slots (“derechos” o “reserva de tiempo” que tienen las aerolíneas para realizar un trayecto) son esenciales para las CBC en tanto en cuanto no sólo pierden dinero si no se ajustan a ellos, si no que también redundaría en una mala imagen que se lleva el cliente. Es una estrategia W-W (Win-Win) en la que tanto el cliente como la empresa ganan, por lo que- una vez conoces esto- las pequeñas incomodidades que se pueden sufrir quedan en segundo plano.

3- El impacto de este tipo de compañías en España ha sido enorme en los últimos años. En apenas una decena de años han llegado a desbancar a las compañías tradicionales en cuanto a llegadas de turistas internacionales a nuestro país.

¿Cómo valora esos datos?

Es una realidad. No hay otra valoración. Para nosotros, como Gobierno de Aragón, es un hecho positivo. A través de Promoción de Actividades Aeroportuarias S.L, lo que buscamos es ondear la bandera del Aeropuerto de Zaragoza, hablar con las aerolíneas, intentar traer más vuelos a la ciudad (dentro de los que las aerolíneas consideran rentables para sus operaciones).

Es un fenómeno imparable. Willie Walsh (director ejecutivo de IAG-International Airlines Group- grupo que engloba a Iberia y British Airways) declaraba hace poco

que Vueling superará a Iberia en número de operaciones y pasajeros transportados en un plazo de 3 años. Esta realidad es la que hace que cambien nuestros hábitos a la hora de viajar, de buscar destinos... Desde Zaragoza y Aragón sólo podemos tratar de entender este fenómeno y aprovecharnos para intentar conseguir el mayor número de turistas que conozcan y descubran los atractivos de Zaragoza y Aragón.

4- Si usted tuviera que describir el tipo de turista que llega a Zaragoza, ¿de qué perfil estaríamos hablando?

No tengo los datos ni trabajo en el área de turismo de la DGA. No obstante, el sentido común y la percepción me inclinan a decir que es gente relativamente joven que recurre al uso de las nuevas tecnologías (smartphones, etc) y que quiere descubrir Zaragoza y otros lugares de Aragón durante uno o más días. Sin embargo, no tengo los datos para saber qué rangos de edad en concreto, de qué países, etc. Eso podrá respondérselo mis compañeros de Turismo del Gobierno de Aragón.

5- Queda claro que con la EXPO 2008 Zaragoza batió su récord histórico de visitantes (tanto nacionales como extranjeros) durante ese año. Sin embargo, muchos piensan que- a pesar de los esfuerzos- Zaragoza sigue sin destacar como ciudad turística tras ese “boom” del año 2008. ¿Qué opinión tiene al respecto?

La que su propia pregunta implica. Soy realista. Es evidente que no somos una ciudad especialmente turística. Además, hay muchos turistas que no utilizaron los vuelos de bajo coste para venir sino autobús, tren o su propio vehículo.

La EXPO nos sirvió para darnos a conocer más incluso dentro de fuera de España. Creo que Zaragoza es una ciudad relativamente desconocida en España y bastante desconocida en el exterior. Todo el mundo en España sabe donde está Zaragoza, sabe que tiene el Pilar, que es una ciudad amable, pero poco más. Cuando hablamos con gente de otras CC.AA. comparan a la ciudad con ejemplos como Valladolid cuando Zaragoza tiene más del doble de población que la ciudad castellano-leonesa, estando prácticamente en población a la altura de Sevilla (4^a-5^a ciudad de España).

A Zaragoza puede que le falte una identidad potente para ser reconocida como experta en algo. Tener una “marca de ciudad” es muy importante y no es nuestro caso. Desgraciadamente la crisis económica ha supuesto un freno en la puesta en marcha de una empresa que creamos entre la agrupación de empresarios locales, Ayuntamiento de

Zaragoza, la Cámara de Comercio, la DPZ y la DGA llamada Zaragoza Global para promover la “marca Zaragoza”. La misión era dar a conocer la ciudad pero ha quedado en suspenso por la crisis.

6- Zaragoza cuenta en la actualidad con 10 destinos de bajo coste. 6 de ellos son regulares (operan todo el año) y 4 estacionales (únicamente en verano). Los regulares son ofrecidos por Ryanair (Milán, París, Londres, Bruselas) y Wizzair (Bucarest, Cluj-Napoja) y los estacionales por Ryanair (Tenerife, Lanzarote) y Volotea (Mallorca, Ibiza)... Además cuenta con otros 4 destinos (tres de ellos repetidos) operados por Air Europa (Lanzarote, Mallorca, Menorca y Tenerife)
¿Le parecen suficientes a la DGA estas conexiones?

A la DGA le gustaría que hubiese más, como es lógico, pero aquí subyace un tema importante. Lo que quiera el Gobierno de Aragón, las empresas o los ciudadanos no afecta a la toma de decisión de las compañías. La DGA ha hablado con multitud de compañías aéreas pero la realidad es la que es. Evidentemente, y ahora más en época de crisis, la gente no llena los aviones y operar con un avión cuesta muchísimo dinero.

En economía hay un elemento que se denomina ventaja competitiva, que es la ventaja que tenga Zaragoza sobre otras ciudades a la hora de atraer diferentes rutas. Los aviones que operan desde el Aeropuerto de Zaragoza hoy están aquí pero mañana pueden que no estén porque Ryanair ha decidido que utilizándolos en otra ruta va a obtener más rentabilidad.

Los vuelos no se ponen porque sí. Las compañías analizan los datos de renta, población, hábitos de viaje... Estas compañías, por mucho que sean de low-cost, son extremadamente profesionales y han decidido que las únicas rutas rentables desde el aeropuerto de Zaragoza son las ya existentes. Nuestra misión es tratar de convencerles de, mediante un esfuerzo conjunto de todos, implantar nuevas rutas o incrementar las frecuencias de los vuelos ya existentes.

7-*¿Alguna de las conexiones nombradas es estratégica para la DGA?*

Lo que queremos desde la DGA es tener vías de conexión con los principales destinos europeos, tanto de población como de actividad económica. París, Londres, Bruselas y Milán son destinos europeos cruciales mínimos que una ciudad media como Zaragoza se puede permitir. Además, si tenemos un AVE que en menos de una hora y media nos

acerca a Madrid y Barcelona teniendo la posibilidad de utilizar los dos principales aeropuertos del país. Todo es mejorable, por supuesto, pero es una oferta a considerar, razonable en este momento actual de crisis.

8-¿Se plantea el fomento de otras rutas? ¿Echa de menos usted alguna conexión- ya sea de bajo coste o no- que pudiera resultar beneficiosa para la ciudad en términos económicos o turísticos?

En el caso de Alemania, quizás sea el país con el que nos falta un enlace. Además, teníamos una conexión con Frankfurt y posteriormente con Dusseldorf. Es un tema que se está hablando con las compañías de volver a instaurar esta ruta pero tampoco sabríamos si sería mejor Frankfurt (debido a GM, la economía en la cuenca del Rhür...) o quizás Berlín también sería interesante.

9- En el período 2007-2011, las aerolíneas que operaron en el aeropuerto de Zaragoza recibió en torno a 35 millones de €, siendo el más beneficiado de España por este tipo de ayudas. ¿Cómo valora este dato?

No es un secreto que desde la DGA ayudamos a las diferentes aerolíneas a publicitar nuestros destinos. Por normativa de la UE, que niega la subvención pública directa a las CBC, lo que hacemos entonces es promocionar, publicitar Zaragoza y Aragón como destinos turísticos en las aeronaves de Ryanair por ejemplo, las revistas de las CBC, los aeropuertos con los que hay conexión desde Zaragoza, etc.

Por otro lado, las relaciones que mantienen compañías como Ryanair son estándar, es el mismo procedimiento con todos los aeropuertos. Tanto lo que haga Ryanair, Air Nostrum, etc, aquí como en otras CC.AA. es lo mismo. Habría que desglosar el número de vuelos, el número de destinos, el porcentaje de ocupación de los vuelos...En cuanto a las negociaciones, le repito, eran bastante estándar y nosotros estábamos en contacto con otras regiones, otros aeropuertos y las condiciones pactadas eran bastante similares de unos a otros.

10- Si observamos los datos turísticos, en los años 2010 y 2011 el volumen de visitantes que llegaron a Zaragoza aumentó ligeramente (en especial los de turistas extranjeros). Este dato coincide con los dos años en los que el aeropuerto de Zaragoza tuvo más conexiones aéreas operativas. Sin embargo, en el año 2012, Ryanair suprimió de una tacada 6 líneas (3 con el extranjero: Roma, Bolonia y Dusseldorf y 3 nacionales: Málaga, Tenerife y Gran Canaria, a la que hay que sumar Sevilla este año) ¿Cuánto volumen de turistas cree que se ha podido perder con estas rutas? ¿Cuál cree que fue la razón para que Ryanair las cancelara? ¿Podría achacarse al descenso de las ayudas públicas del Ayto y la DGA?

El principal motivo para que Ryanair cancelara esas rutas me imagino que sería la baja ocupación. Como cualquier otra empresa, Ryanair quiere ganar dinero. En el momento que su umbral de beneficio baja de una determinada cifra, la aerolínea analiza los datos y toma la decisión que más le interesa. La crisis económica también ha afectado muy negativamente no sólo a España así que, del mismo modo que hay menos aragoneses no salen ahora de viaje desde el Aeropuerto utilizando estas conexiones, también llegan menos italianos, franceses, ingleses o belgas.

De esta manera, creemos que estas conexiones son- a día de hoy- las más adecuadas para Zaragoza dada la situación económica, la demanda externa e interna de estos vuelos, etc. No obstante, todo esto es susceptible de cambio en el futuro.

En cuanto a las ayudas recibidas por estas compañías, no creo que sean el motivo de que hayan suprimido esas rutas, si no una menor ocupación de la que ellos consideran rentable. El Ayuntamiento formaba parte de esta comisión del Aeropuerto pero decidió salir de la misma. Ellos hicieron tras la EXPO un análisis con el que nosotros no coincidimos y probablemente debido a la delicada situación económica que ahora atraviesa el Ayuntamiento, además de otros factores, decidió que no querían seguir formando parte de este consejo. Nosotros como Gobierno de Aragón seguimos apostando por el proyecto- por ahora- según análisis de costes-beneficios pero estamos administrando dinero público por lo que hay que analizar año a año la situación.

Finalmente, en cuanto al hipotético número de turistas perdidos no creo que fuera muy relevante. Las compañías de bajo coste se remiten a los números, a las cifras de ocupación, sin jugar con un componente emocional. No están casadas con nadie y se mueven en un entorno muy dinámico, cambiante. Tenemos todavía la idea de la vieja

España con su aerolínea de bandera, Iberia, con destinos inamovibles sin importar la ocupación, etc.

11- Hablando de dinero público, ¿qué opinión tiene del fracaso que supuso PLA-ZA Servicios Aéreos?

Yo no he estado involucrado en la creación de esa sociedad. Lo que pasó, pasó, es obvio. Me cuesta elucubrar solamente por suposiciones. Lo que sí me dice la realidad es que el aeropuerto de Zaragoza se ha convertido en el tercero de España por volumen de carga, incluso el segundo en algunos meses sólo por detrás de Madrid y superando puntualmente a Barcelona. PLA-ZA Servicios Aéreos nace con vocación de cargo, pero finalmente se optó como es sabido por impulsar también enlaces aéreos de pasajeros. Ahora, echando la vista atrás, queda claro que quizás no se actuó de la mejor manera en este punto, lo que llevó a la compañía al cierre.

12- Algunas fuentes consultadas en la realización de este trabajo, han apuntado a la localización de Zaragoza y su buena conexión viaria y ferroviaria con las principales ciudades de España como un factor que limita el crecimiento del aeropuerto. ¿Qué opina usted al respecto?

En preguntas anteriores le he respondido implícitamente a esta. Zaragoza es la ciudad que es y no podemos aspirar a tener tantas conexiones como Madrid o Barcelona. El área de influencia del aeropuerto es pequeña y si un ciudadano de Teruel tiene más conexiones desde Valencia y además emplea menos tiempo en llegar allí que a Zaragoza porque está ahora mucho más cerca desde que se terminó la autovía mudéjar Zaragoza-Valencia, elegirá Valencia por ahorrar en costes.

13- Es un hecho que el transporte de carga en el aeropuerto es un sector en continuo crecimiento. Sin embargo, en cuanto al transporte de pasajeros, se acumula año y medio de caída de las cifras de pasajeros totales que llegan al aeropuerto de Zaragoza. Este año, algunas predicciones apuntan a que pueden no llegar a los 500,000 viajeros cuando a finales de 2011 se alcanzaron los 750,000. ¿Cuál va a ser la política de la DGA en los próximos años relativa al aeropuerto en materia de transporte de pasajeros y enlaces aéreos?

Esta pregunta se la tendría que responder mejor el Director General de Transportes del Gobierno de Aragón. Desde mi punto de vista, como Consejero de la Sociedad de

Promoción del aeropuerto de Zaragoza, creo que tendríamos que seguir manteniendo un compromiso con el aeropuerto, las CBC, etc, para seguir manteniendo esas puertas, esas ventanas abiertas con estos países para permitir que tanto que los aragoneses vayan a esos países como que los turistas de esas naciones vengan a visitarnos.

14- ¿Cómo augura la futura relación con las CBC que operan en el aeropuerto, especialmente con Ryanair? ¿Teme que puedan marcharse del aeropuerto si no se cumplen sus condiciones y dejar a las instalaciones prácticamente sin viajeros? ¿Se ha intentado contactar con otras compañías que estuviesen interesadas en operar desde Zaragoza?

A día de hoy no hay ninguna otra compañía interesada. Las CBC van buscando su beneficio económico, lo que es legítimo e implica tener destinos rentables. Nuestra misión es intentar promocionar Zaragoza y Aragón para que sigan viniendo gente de otros países a conocernos y así seguir teniendo tasas de ocupación altas que permitan a Ryanair tener rentabilidad con las rutas que operan desde nuestro aeropuerto.

Negociar con estas empresas es complicado. Tienen negociadores que están curtidos en mil batallas, pero no lo es menos el Gobierno de Aragón en este sentido. Hay que mantener un difícil equilibrio, sobre todo en esta época de restricción presupuestaria, entre lo que nos gustaría y lo que se puede hacer; entre mantener unos destinos abiertos, estratégicos y una actividad mínima del aeropuerto y no tener ninguna conexión. Esa es la cuestión. Tenemos que favorecer entre todos que la economía aragonesa crezca, que tengamos capacidad para viajar y atraer turistas. Si hacemos eso bien, el resto vendrá sólo y no tendremos nada que temer, siempre sabiendo qué somos y dónde estamos.

9.2.4. Entrevista con Mario Samaniego

Ficha personal

Nombre: Mario Samaniego

Profesión: Adjunto a Dirección Hotel NH Ciudad de Zaragoza

Fecha y hora de la entrevista: Martes 28 de Mayo, 20.00h. Hall del hotel NH Ciudad de Zaragoza.

Transcripción de la entrevista

1- ¿Ha volado alguna vez con alguna CBC? ¿Cómo fue su experiencia?

Sí, con Ryanair y con Volotea. Los dos viajes que hice con Volotea fueron a Ibiza y otro a Sevilla con Ryanair. La verdad es que- en general- bastante bien. Fueron puntuales y no tuvimos problemas.

2- El impacto de estas compañías ha sido enorme en los últimos años en España llegando a desbancar a las compañías tradicionales en cuanto a llegada de turistas internacionales. ¿Qué opinión tiene al respecto?

Creo que sí que hay un impacto y que permite que haya un incremento de clientes tanto a nivel particular como de negocios. Está perjudicando sobre todo a las grandes aerolíneas que no han sabido adaptarse a esta nueva situación.

3- Usted como empleado del sector turístico, ¿cuál diría que es el perfil del turista estándar en su hotel?

Hay dos tipos de perfiles básicamente. Por un lado, con el que más trabajamos, es el cliente de negocios y después, por otro, el turista de ocio (familias, parejas, grupos de amigos, etc) que viene a la ciudad a hacer turismo los fines de semana, festivos y puentes.

4- ¿Qué importancia confiere al AVE en relación a los clientes de negocios que se alojan en el hotel?

Le doy bastante importancia. En especial se ha notado este aumento con el cliente de fin de semana, sobre todo provenientes de Madrid y Barcelona, las CC.AA. que más clientes aportan al hotel. Al mismo tiempo, por otro lado, hemos perdido clientes de negocio que ya no necesitan pernoctar en la ciudad como ocurría antes y ahora van y vienen en el día. En época de ferias antes se llenaba porque había peor comunicación pero ahora los clientes llegan por la mañana y se vuelven por la tarde.

5- ¿Cree usted que la EXPO de 2008 contribuyó a aumentar el número de visitantes extranjeros que llegan a Zaragoza anualmente? ¿O piensa que fue algo puntual y su efecto ya ha desaparecido? ¿Cuál cree que son las razones?

Fue algo totalmente puntual. El cliente extranjero que llega al hotel es mayoritariamente por negocios. Además de GM, hay muchas empresas en el área industrial de Zaragoza. Ocasionalmente también se alojan aquí clientes que vienen de vacaciones, ya sea con grupos organizados o de paso hacia otras ciudades. En cuanto a las nacionalidades, destacan los franceses en primer lugar, seguidos de italianos.

Las razones son varias, pero sobre todo que Zaragoza no es una ciudad demasiado atractiva turísticamente. El Casco Antiguo, El Pilar, La Seo, La Aljafería...son cosas que se ven como máximo en un par de días. No se puede competir con ciudades como Barcelona que tienen una gran diversidad cultural, de monumentos o Madrid con sus museos. También es verdad que podría hacerse una mayor inversión internacional vendiendo Zaragoza como ciudad de paso para- teniendo como centro Madrid o Barcelona- aprovechar el AVE para venir a conocer Zaragoza, que sí que es cierto que a nivel cultural, gastronómico, oferta hotelera, etc, tiene interesantes cosas que ofrecer.

6- Las conexiones internacionales más importantes con las que cuenta la ciudad de Zaragoza son operadas por la CBC irlandesa Ryanair. Los destinos son Milán, París, Bruselas y Londres. ¿Cree que han aumentado el número de turistas internacionales que llegan a Zaragoza aprovechando esas rutas? ¿Ha notado en su hotel ese aumento?

En nuestro caso no. Puede que haya aumentado pero aquí no se ha notado. Es posible que el cliente tipo de Ryanair demande algunos hoteles más económicos. Igual que busca el precio más económico en el billete de avión, también es posible que busque

hoteles con precios más ajustados. En NH tenemos buenas ofertas pero quizás el cliente de Ryanair no es nuestro cliente estándar.

7- De anteriores conexiones de bajo coste que operaban con anterioridad en el aeropuerto (Málaga, Sevilla, Roma, Bolonia, Dusseldorf, Alicante, Tenerife, Gran Canaria...), ¿echa alguna especialmente en falta? ¿Había alguna con especial incidencia en la ocupación en el hotel?

De las conexiones aéreas que había en el pasado, tenía especial incidencia la de Madrid cuando aún no estaba el AVE en funcionamiento e incluso los dos primeros años que coincidieron AVE y avión, pero esta línea no era de bajo coste. Realmente no tengo constancia de que hubiera ninguna de esas líneas que fuera muy relevante para nuestra ocupación.

Creo que estas conexiones las utilizaban más los habitantes de Zaragoza y otras provincias limítrofes para hacer turismo más que turistas extranjeros que viniesen a Zaragoza.

8- En este mismo sentido, según los clientes nacionales o internacionales que llegan al hotel, ¿pediría algún destino o ruta adicional que pudiera dar un servicio a un nicho de mercado que usted detecta?

Además de los existentes, quizás intentaría establecer una conexión con Berlín. Es la capital de Alemania, principal país de Europa por población y actividad económica e industrial por lo que creo que deberíamos estar comunicados. Es importante que Zaragoza esté conectada con las principales capitales europeas.

9- ¿Sabía que las CBC reciben subvenciones públicas? En concreto, el aeropuerto de Zaragoza (y por extensión las CBC que operan en él) ha sido el más beneficiado de toda España por este tipo de ayudas en los últimos años. ¿Qué opinión tiene al respecto?

Creo que las conexiones son necesarias porque sino estas compañías no operarían desde el aeropuerto de Zaragoza. Es un servicio que es necesario para la ciudadanía. Zaragoza tiene 700.000 habitantes, ya empieza a ser una ciudad relativamente grande y estas conexiones son necesarias, estratégicas. Está claro que son a costa del contribuyente pero son un mal necesario.

10- Si estuviera en su mano el futuro de las CBC en el aeropuerto de Zaragoza, ¿eliminaría las subvenciones, las reduciría o las aumentaría? ¿Por qué?

En mi opinión, habría que mantener las conexiones actuales. Se han experimentado con otras pero- salvo casos puntuales- no han tenido un éxito rotundo. De haberlo tenido, las líneas de bajo coste habrían sido las primeras beneficiadas y ellas mismas habrían apostado por ello. En fechas puntuales, podrían intentar potenciarse conexiones como las que hay en verano de Volotea a Islas Baleares, en definitiva, destinos vacacionales, turísticos, que podrían funcionar más fácilmente.

9.2.5. Entrevista con Enrique Morales

Ficha personal

Nombre: Enrique Morales Orcajo

Profesión: Estudiante de Doctorado por la Universidad de Zaragoza.

Fecha y hora de la entrevista: Miércoles 29 de Mayo, 19.00h. Despacho de Enrique Morales en la Universidad de Zaragoza

Transcripción de la entrevista

1- ¿Ha volado con alguna CBC?

Sí, únicamente he volado con compañías de bajo coste. Siempre he viajado con Ryanair, no he tenido la ocasión de hacerlo aún con otras compañías. He volado a ciudades como Milán, Londres, Berlín, Bruselas, etc, tanto desde el aeropuerto de Zaragoza como Barcelona, Valencia y otros.

2- ¿Cuál es su opinión sobre este tipo de compañías?

Sólo he viajado con Ryanair así que sólo puedo opinar sobre ellos. A pesar de todo lo que he oído, se ha dicho en los medios, etc, yo nunca he tenido ningún problema.

3- El impacto de este tipo de compañías en España ha sido enorme en los últimos años. En apenas una decena de años han llegado a desbancar a las compañías tradicionales en cuanto a llegadas de turistas internacionales a nuestro país ¿Cómo valora esos datos?

No sé hasta qué punto han cambiado los datos desde hace unos años hasta ahora, pero un claro ejemplo es que- en mi caso- de no existir las CBC no habría podido viajar ni moverme por España y Europa ni la mitad de lo que lo he hecho. Habría viajado quizás por otros motivos pero muchísimo menos, eso seguro.

4-¿Cuáles diría que han sido los motivos principales del rápido crecimiento de las CBC?

Además del precio, que está claro que es el principal motivo, la comodidad de viajar desde tu propia casa es innegable. Desde el aeropuerto de Zaragoza no hay prácticamente otras opciones de poder viajar si no es a través de CBC. A su vez, si tienes que volar a otras ciudades a través de Madrid o Barcelona ya te lo piensas dos veces antes de realizar ese viaje al tener que gastarte más dinero y desplazarte hasta allí en tren o autobús.

5- ¿Considera a Zaragoza una ciudad turística? ¿Qué atractivos cree que puede ofrecer la ciudad al turista?

Considero a Zaragoza una ciudad relativamente turística. No obstante, veo a la ciudad como un buen punto de partida (debido a su localización), para visitar también otras ciudades españolas. Puede que la ciudad no tenga tanto turismo como otras urbes pero tiene mucha historia, cosas interesantes que ver y ofrecer al turista: El Pilar, La Seo, toda la Zaragoza romana, la Aljafería, las riberas o zonas modernas como la Expo.

**6- La mayoría de los turistas internacionales que llega a Zaragoza a través del aeropuerto lo hace con compañías de bajo coste, en especial la irlandesa Ryanair
¿Considera ud que las conexiones de bajo coste que tiene el aeropuerto de Zaragoza son suficientes para la demanda existente?**

Para la demanda de los aragoneses hacia destinos del exterior creo que son pocas. En sentido contrario, Zaragoza como destino de viaje, no conozco los datos del número total de visitantes de la ciudad, cómo llega a la ciudad y por qué motivos viene para pronunciarme al respecto.

7- Hace poco más de un año, Zaragoza contaba con el doble de conexiones de CBC que en la actualidad. 4 de ellas eran nacionales (Málaga, Sevilla, Alicante y Gran Canaria) y 3 internacionales (Bolonia, Roma, Dusseldorf). ¿Cómo valora esa reducción de rutas? ¿Cuáles cree que fueron los motivos de Ryanair para prescindir de esas rutas?

En cuanto a los motivos de Ryanair, los desconozco absolutamente. En cuanto a Roma, creo que es una pena que se eliminara esa ruta con la capital italiana. También me parece mal que no tenga la ciudad ninguna conexión con Alemania tras la supresión de la ruta de Dusseldorf. Creo que es importante que la ciudad tenga al menos un enlace con al menos una ciudad de cada país con peso en la UE.

8- ¿Recuperaría alguna de esas rutas? ¿Por qué?

Veo muy importante recuperar la conexión que había con Alemania o instaurar otra por todo el movimiento tanto turístico como de salida que hay de españoles hacia Alemania, además de todo el de negocios con empresas e industrias aragonesas.

9- ¿Instauraría alguna otra ruta que fuera beneficiosa para el turismo en Zaragoza? ¿Cuál y por qué?

Apostaría por tener una conexión con los principales países de Europa con los que la ciudad no está conectada. Alemania, vuelvo a insistir, es fundamental pero otros como Polonia, Holanda, etc, también me parecen importantes.

10- En la actualidad, Zaragoza cuenta con 6 conexiones internacionales a través de líneas de bajo coste (Milán, París, Londres y Bruselas con Ryanair y Bucarest y Cluj-Napoja con Wizzair). Además, suma otros 4 destinos estacionales en la época estival (Tenerife y Lanzarote con Ryanair y Mallorca e Ibiza con Volotea). ¿Conservaría los destinos actuales? ¿Le parece que son importantes para el flujo turístico que llega a la ciudad?

Los que van a las islas me parecen cruciales. En cuanto a los europeos, los existentes me parecen también muy importantes y como ya he comentado estaría bien implantar alguna otra ruta más.

11- ¿Sabía que las CBC reciben subvenciones públicas? ¿Cuál es su opinión al respecto?

No tengo conocimiento de qué cantidad de dinero reciben las CBC en proporción a las rutas que ofrecen. Es una pregunta difícil de responder. Por un lado, creo que la empresa debería ser capaz de subsistir sin subvenciones públicas.

Por otro, me imagino que sin esas subvenciones nos quedaríamos prácticamente sin vuelos. Eso sí, lo que me parece mal es que se dé mucho más dinero a una compañía que a otra o a unas sí, y a otras no. Eso hay que equilibrarlo. No conozco los datos exactos pero me gustaría saber cuánto dinero se destina a esta cuestión. Está claro que es bueno tener vuelos pero si no se puede o sale demasiado caro, pues no se tienen y ya está.

12- El aeropuerto de Zaragoza es el aeropuerto que más dinero público recibió de fondos públicos principalmente a la CBC Ryanair y a la filial de Iberia, Air Nostrum. ¿Qué explicación podría tener esta circunstancia?

No puedo decirle mucho más. Pensando bien, puede ser una apuesta estratégica del gobierno aragonés por el aeropuerto, el turismo, etc. También, aprovechando el tirón de la EXPO de 2008, quizás se quiso aprovechar esta circunstancia y conseguir atraer más turismo a la ciudad.

13- ¿Cuál considera usted que debe ser la posición a adoptar por el Ayuntamiento de Zaragoza y la DGA respecto al aeropuerto de Zaragoza en el futuro? ¿Y con las CBC?

Creo que reducir las líneas no saldría rentable dado que ya tenemos muy pocas, por lo que o se mantienen o se amplían para intentar aumentar el tráfico de pasajeros o directamente se cierra. Está claro que el uso del aeropuerto es mayoritariamente de carga con PLAZA como estandarte, además de las instalaciones que tiene el ejército. Intentaría hacerlo aún más sostenible, pero en el tráfico de pasajeros tendrían que hacerse estudios más serios que demostraran su viabilidad.

14- Y finalmente, si estuviera en el futuro de las CBC en el aeropuerto de Zaragoza, ¿seguiría manteniendo las subvenciones actuales? ¿Las reduciría o aumentaría? ¿Por qué?

Para empezar, necesitaría muchos más datos para pronunciarme al respecto. Tendría que conocer cuánto se dedica exactamente a subvencionar el aeropuerto en relación

con los servicios y rutas que se tienen. En principio, reducir más las subvenciones para las rutas existentes no creo que sea lo más adecuado puesto que apenas hay 4 enlaces internacionales con Ryanair, además de los de Volotea y Wizzair. Podría intentar aumentarse ligeramente las subvenciones (con un estudio de mercado competente) en función de las posibles conexiones que se pudieran establecer si eso fuera beneficioso para el aeropuerto y la ciudad.

9.3. Relación de gráficos, tablas, imágenes y mapas

Índice de gráficos

	<u>Pág.</u>
Gráfico 1: Evolución de las CBC y su entorno. Principales hitos. Años 1970-2000.....	11
Gráfico 2: Pasajeros totales transportados por algunas de las CBC más importantes de Europa. Año 2012.....	13
Gráfico 3: Conexiones <i>low cost</i> en aeropuertos españoles. Abril de 2013.....	26
Gráfico 4: Pasajeros recibidos por los principales aeropuertos españoles (más de 500.000 viajeros al año) en el año 2011. Datos en millones.....	27
Gráfico 5: Principales CBC en España y número de conexiones. Abril de 2013.....	28
Gráfico 6: Número de enlaces aéreos por aeropuerto de Ryanair en España. Abril de 2013.....	29
Gráfico 7: Número de compañías totales y CBC listadas en los principales aeropuertos aeropuertos españoles. Abril de 2013.....	31
Gráfico 8: Evolución a nivel nacional del total de fondos públicos destinados a acuerdos de Promoción turística por parte de entres públicos autonómicos. Período 2007-2011.....	34
Gráfico 9: Fondos recibidos (en millones de €) por las compañías aéreas provenientes de acuerdos de promoción turística con entres autonómicos y locales. Período 2007-2011.....	35
Gráfico 10: Evolución de las pernoctaciones en los establecimientos hoteleros de Zaragoza en el período 2005-2012.....	37
Gráfico 11: Total de pernoctaciones y excursiones en las capitales de provincia de España Año 2012.....	38
Gráfico 12: Tráfico de mercancías del aeropuerto de Zaragoza. Período 2003-2012.....	39
Gráfico 13: Tráfico de pasajeros (en miles de personas) en el aeropuerto de Zaragoza. Período 2003-2012.....	40
Gráfico 14: Provincias/ciudades de procedencia de los viajeros españoles en los vuelos internacionales del aeropuerto de Zaragoza. Año 2007.....	42

	<u>Pag.</u>
Gráfico 15: Fondos públicos recibidos por las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Zaragoza y total de pasajeros transportados. Período 2007-2010.....	44
Gráfico 16: Género.....	48
Gráfico 17: Edad.....	48
Gráfico 18: Lugar de residencia habitual.....	48
Gráfico 19: Situación laboral.....	49
Gráfico 20: Sector laboral de los ocupados.....	49
Gráfico 21: ¿Sabe lo que es una CBC?.....	50
Gráfico 22: ¿Ha cogido alguna vez un avión?.....	50
Gráfico 23: ¿Ha cogido alguna vez un avión? Valores porcentuales por grupo de edad.....	50
Gráfico 24: ¿Ha volado alguna vez con una CBC?.....	51
Gráfico 25: ¿Ha volado alguna vez con una CBC? Valores porcentuales por edad.....	51
Gráfico 26: CBC con las que han volado los encuestados.....	51
Gráfico 27: Encuestados- por grupo de edad- que han volado con Ryanair, Easyjet y Vueling. Valores porcentuales.....	52
Gráfico 28: Índice de satisfacción por género (en una escala del 1 al 7) de las diferentes CBC listadas.....	53
Gráfico 29: Personas que han cogido un vuelo CBC operativo actualmente en el aeropuerto de Zaragoza.....	53
Gráfico 30: Porcentaje de viajeros en vuelos CBC operativos actualmente en el aeropuerto de Zaragoza.....	54
Gráfico 31: Porcentaje de personas que cogieron algún vuelo antes operativo en el aeropuerto de Zaragoza.....	55
Gráfico 32: Motivo principal del viaje.....	56
Gráfico 33: Motivo principal del viaje por grupo de edad. Valores porcentuales.....	56
Gráfico 34: Estudiantes recibidos y exportados en la Universidad de Zaragoza en el curso académico 2012-2013 mediante el programa de movilidad Erasmus.....	57
Gráfico 35: Razones por las que se decantó por una CBC ante otra compañía. Datos en %.....	58

	<u>Pag.</u>
Gráfico 36: Precio medio billete ida y vuelta con una CBC.....	58
Gráfico 37: Nuevos destinos preferidos por los encuestados para el aeropuerto de Zaragoza. Valores porcentuales.....	59
Gráfico 38: Algunos posibles destinos a implantar en el aeropuerto de Zaragoza por grupo de edad. Valores porcentuales.....	60
Gráfico 39: Valoración (del 1 al 7) de la influencia de las CBC en el flujo turístico que llega a Zaragoza. Valores porcentuales.....	61
Gráfico 40: Valoración (1-7) por grupo de edad cómo influyen las CBC en el flujo turístico que llega a Zaragoza.....	62
Gráfico 41: ¿Sabe que las CBC reciben subvenciones públicas?.....	62
Gráfico 42: ¿Cuál es su opinión sobre las subvenciones públicas que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza? Valores porcentuales.....	63
Gráfico 43: Valoración sobre el mantenimiento, aumento o supresión de las subvenciones públicas a las CBC del aeropuerto de Zaragoza. Valores porcentuales.....	65
Gráfico 44: Valoración (del 1 al 7) por grupos de edad si las subvenciones que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza deberían desaparecer (1) o aumentarse al máximo (7).....	66
Gráfico 45: Valoración (del 1 al 7) por situación laboral si las subvenciones que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza deberían desaparecer (1) o aumentarse al máximo (7).....	66

Índice de tablas

	<u>Pág.</u>
Tabla 1: Diferencias significativas entre las estrategias de las CBC y el resto de las compañías.....	9
Tabla 2: Destinos, tipo de aeropuerto y número de países a los que vuelan algunas CBC.....	14
Tabla 3: Relación de aeropuertos, distancia a la ciudad principal y frecuencia y precio de las Lanzaderas.....	16
Tabla 4: Llegadas de turistas internacionales por países. Años 2010 y 2011. Datos en millones de visitantes.....	23
Tabla 5: Facturación de los turistas internacionales por países. Años 2010 y 2011. Datos en miles de millones de dólares.....	24
Tabla 6: CBCs y acuerdos promocionales firmados con las instituciones de algunas ciudades españolas. Año 2005.....	33
Tabla 7: Fondos públicos por regiones destinados a acuerdos publicitarios con aerolíneas. Período 2007-2011.....	43
Tabla 8: Correlación bivariada de Pearson entre la opinión que tienen los encuestados del dinero público que reciben las CBC del aeropuerto de Zaragoza y la supresión, mantenimiento o aumento de dichas ayudas.....	64

Pág.

Índice de imágenes

Imagen 1: Portada de la página web de las CBC Ryanair.....	18
Imagen 2: Comparativa de precios en la página web de la CBC Easyjet entre un viaje Madrid-Toulouse (ida y vuelta) realizado de Miércoles a Miércoles entre el 12 y 19 de Junio de 2013 (cuadro superior) y entre el 8 y 15 de Mayo (cuadro inferior).....	20

Pág.

Índice de mapas

Mapa 1: Mapa de aeropuertos de España con fecha de Abril de 2013.....	25
Mapa 2: Área de influencia del aeropuerto de Zaragoza.....	41

