



**Universidad**  
Zaragoza

## Trabajo Fin de Grado

Subvenciones a los aeropuertos españoles: el caso  
del aeropuerto de Zaragoza y Ryanair

Autor/es

Eduardo Llop Aguilar

Director/es

Nicolás A. Guillén Navarro

Escuela Universitaria de Turismo de Zaragoza

2014

[1]

## INDICE

<b>1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO Y JUSTIFICACIÓN DE SU ELECCIÓN...</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Introducción: Planteamiento de la hipótesis de partida.</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Objetivos de la investigación.</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Metodología.</b>	<b>6</b>
<b>1.4. Plan de trabajo.</b>	<b>6</b>
<b>1.5. Marco teórico.</b>	<b>7</b>
1.5.1. Subvenciones por aeropuerto	11
1.5.2. Subvenciones por Comunidad Autónoma	13
1.5.3. Subvenciones por compañía aérea en España: el caso de Ryanair.	14
1.5.4. Subvenciones por pasajero en cada comunidad autónoma	16
1.5.5. La Unión Europea y la problemática de las subvenciones.	17
1.5.6. Rutas de Obligación de Servicio Público (OSP)	19
1.5.7. Mapa del sector aéreo español.	20
1.5.8. Aeropuertos en España.	22
1.5.9. El caso del aeropuerto de Zaragoza.	23
<b>2. CONCLUSIONES.</b>	<b>26</b>
<b>3. BIBLIOGRAFÍA.</b>	<b>29</b>

## **1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO Y JUSTIFICACIÓN DE SU ELECCIÓN.**

En mi Trabajo Fin de Grado voy a tratar el tema de las “ayudas” (subvenciones) que reciben muchos de los aeropuertos españoles por parte de las administraciones públicas.

Para conseguir aclarar un poco este tema tan “difuso”, analizaré: las directrices que regían hasta hace poco este tema y las nuevas que acaba de instaurar la Comisión Europea; la situación de los aeropuertos españoles y del aeropuerto de Zaragoza en particular; la cuantía de las subvenciones (por aeropuerto, comunidad autónoma y compañía aérea); la rentabilidad de las mismas desde el punto de vista económico, es decir, si los turistas que vienen consiguen generar unos beneficios económicos superiores a las cantidades entregadas por las administraciones.

He elegido este tema por varias razones, porque me gustaría averiguar cómo son realmente las “ayudas” que reciben los aeropuertos y de qué forma las reciben. Por otro lado me parece interesante saber hasta qué punto son rentables las subvenciones a los aeropuertos, sobre todo en tiempos de crisis, donde hay que racionalizar con mucho cuidado el dinero público.

También me parece que es un tema de rigurosa actualidad, ya que hay varias administraciones que se están replanteando las ayudas en la actualidad y porque la Unión Europea está poniendo trabas, con nuevas directrices anunciadas este mismo año, a este tipo de prácticas.

A pesar de ser un tema de interés actual (cada semana sale una nueva noticia hablando de las subvenciones a los aeropuertos, las administraciones públicas y la Unión Europea), se ha profundizado poco a la hora de hablar del método elegido por las administraciones y las aerolíneas para firmar los contratos y de la cuantía de los mismos (existe un gran baile de cifras y opacidad en los contratos).

Con este trabajo intentaré ayudar a entender un poco mejor el tema de las ayudas a los aeropuertos por parte de las administraciones públicas y su funcionamiento, así como analizaré el panorama actual de las aerolíneas (en especial Ryanair), sobre todo en España y el caso concreto del aeropuerto de Zaragoza.

## 1.1. Introducción: Planteamiento de la hipótesis de partida.

En la mayoría de los aeropuertos con poco tráfico de Europa (aeropuertos regionales) se da un fenómeno no exento de polémica, el de las subvenciones de las administraciones públicas a las aerolíneas (generalmente de bajo coste). Este fenómeno genera gran controversia, más todavía en el periodo actual de recesión económica, y en la actualidad es tema de debate, tanto político como social. La Comisión Europea ha anunciado este mismo año unas nuevas directrices para regular de forma más tajante estas prácticas.

A partir del análisis de los antecedentes y el estado actual del tema objeto de nuestra investigación podemos establecer la hipótesis general de partida.

Mis hipótesis para el “fenómeno” de las subvenciones a los aeropuertos en España son las siguientes:

En lo referente a los aeropuertos:

- La mayoría de los aeropuertos reciben subvenciones.
- Los aeropuertos de menor demanda son los que más ayudas reciben.
- La mayoría de los aeropuertos son deficitarios.
- Los aeropuertos de las zonas de interior reciben más ayudas.
- Hay un exceso de oferta de aeropuertos (muchos no solucionan una necesidad real).
- Se han construido aeropuertos por intereses políticos y no de demanda potencial.

En lo referente a las aerolíneas:

- Las subvenciones son destinadas casi en su totalidad a las aerolíneas “low cost”.
- Ryanair es la aerolínea que más subvenciones recibe.

En lo referente a las subvenciones:

- Estas subvenciones son entregadas por administraciones locales o regionales.
- El origen y la cuantía de las subvenciones es difícil de averiguar.
- En los aeropuertos regionales del resto de Europa, existen subvenciones similares a las españolas.

En lo referente a los impactos de las subvenciones.

- Las ayudas a las aerolíneas se traducen en unos impactos positivos para las economías de la zona donde se encuentra el aeropuerto.
- En algunos aeropuertos las subvenciones son “rentables” y en otros no (serán rentables en los aeropuertos con mayor tráfico)

## 1.2. Objetivos de la investigación.

Con este trabajo espero averiguar:

### 1) Respecto a los aeropuertos:

- La cuantía de las subvenciones de los aeropuertos españoles en los últimos años.
- El ratio subvención/pasajero de cada aeropuerto.
- Qué aeropuertos son realmente necesarios.
- Si existe un exceso de aeropuertos en España.
- Que aeropuertos son deficitarios y cuales generan beneficios.

### 2) Respecto a las aerolíneas:

- Cuánto ha recibido cada aerolínea en los últimos años.
- El procedimiento habitual de Ryanair con respecto a sus nuevos destinos y el mantenimiento de los mismos.
- Cómo es el mapa del sector aéreo español actual.

### 3) Respecto a las subvenciones:

- Que comunidades autónomas (administraciones locales y regionales) destinan más fondos a las ayudas a los aeropuertos.
- Que sucede en el resto de Europa con este tipo de procedimiento.
- Si estas ayudas están reguladas.
- Que son las rutas OSP y por qué tienen importancia para la Unión Europea actualmente.
- Cómo se realizan las “ayudas” a los aeropuertos.
- Cómo son los contratos de “promoción” firmados por las administraciones públicas y las compañías aéreas.
- Qué administración entrega las subvenciones a las aerolíneas.
- Análisis del caso del aeropuerto de Zaragoza.

### 4) Respecto a los impactos de las subvenciones:

- Sí la subvenciones en cada aeropuerto son superiores, iguales o inferiores al dinero gastado por los turistas
- Impactos de las subvenciones en el aeropuerto de Zaragoza.

### **1.3. Metodología.**

Para mi trabajo emplearé la metodología cuantitativa.

El análisis cuantitativo creo que es el que mejor se adapta a mi trabajo, ya que la mayor parte de los datos con los que trabajaré serán de forma numérica (pasajeros, cuantía de las ayudas, número de aeropuertos...), adaptándose mejor la metodología cuantitativa que la cualitativa a estos términos estadísticos.

El análisis cuantitativo usa como instrumento principal la estadística, por lo que sigue una lógica matemática. Este enfoque permite pasar la realidad a números, con lo que se reduce la complejidad. La matematización de lo humano se enfrenta al “problema de la medida”. Además la medición es relativa (según espacio y tiempo) e ilimitada. Existen críticos y defensores de medir matemáticamente las Ciencias Sociales.

No tuve dudas a la hora de elegir mi metodología, ya que la cuantitativa se adapta mucho mejor a los datos que emplearé, que la metodología cualitativa. Esta última metodología se encarga de profundizar más

El análisis cualitativo se fundamenta en el discurso social (lenguaje cotidiano). Las principales diferencias con el enfoque cuantitativo son: es más abierto y adaptable a lo que se quiere estudiar y al concepto, puede ser más impreciso, permite una concepción global de la investigación (importancia de contexto), existe una relación estrecha entre el investigador y el investigado, permite un enfoque más comprensivo de la realidad, adquiere importancia la figura del investigador en la práctica.

Cómo para mi trabajo no precisaré de la realización de encuestas de ningún tipo, me servirá de datos secundarios.

### **1.4. Plan de trabajo.**

Para la elaboración de mi Trabajo Fin de Grado he invertido aproximadamente las 150 horas regladas para una asignatura de 6 créditos.

El desglose de las mismas sería el siguiente:

- Tutorías (10 tutorías de 1 hora) **10 horas**
- Trabajo de investigación **60 horas**
- Redacción del trabajo **70 horas**
- Maquetación **5 horas**

- Repaso *5 horas*

Para la realización del trabajo asistí a unas 10 tutorías, con mi tutor para el TFG, Nicolás Guillén, en las que supervisó el mismo y me dio alguna idea e indicación acerca del mismo y su realización. También nos enviamos e-mails con información relativa al trabajo, o fuentes de información de posible utilidad para el mismo.

Por otra parte, realicé un intenso trabajo de investigación en diferentes medios, con el fin de obtener los datos necesarios, para desarrollar mi trabajo según tenía pensado previamente. Este punto fue complicado debido a la dificultad de obtener determinada información, quizás demasiado escondida a la opinión pública.

La redacción del trabajo también fue un proceso laborioso, a pesar de no tener una extensión demasiado grande (entre 6000 y 9000 palabras). Elegir las palabras adecuadas en cada momento o la mejor forma de expresar lo que deseaba no fue fácil.

El maquetado es similar al de cualquier trabajo universitario, en cuanto a tamaño de letra, fuente, justificación...El tema de las fotografías y gráficos también me llevó un tiempo extra, al necesitar de un encabezamiento y pie de página específicos.

Por último, realicé un imprescindible repaso de todo el trabajo para que no tuviese ninguna falta de ortografía y que todo el trabajo estuviese “cohesionado”

### **1.5. Marco teórico.**

El transporte aéreo es un medio de transporte muy importante para el turismo, quizás el de mayor peso en los desplazamientos turísticos, debido principalmente a la posibilidad de transportar personas a grandes distancias y a una alta velocidad. El desarrollo de transporte aéreo va fuertemente ligado al turismo, por tanto, el aumento de frecuencias y destinos de las compañías aéreas, suponen un aumento en el número de viajeros que acceden a un destino.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el mundo. En 1944 se firmó la Convención de Chicago, formándose la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Según el informe anual de la OACI (2013), cerca de 3100 millones de pasajeros (un 5% más que en 2012) utilizaron el transporte aéreo mundial por motivos comerciales o de turismo.

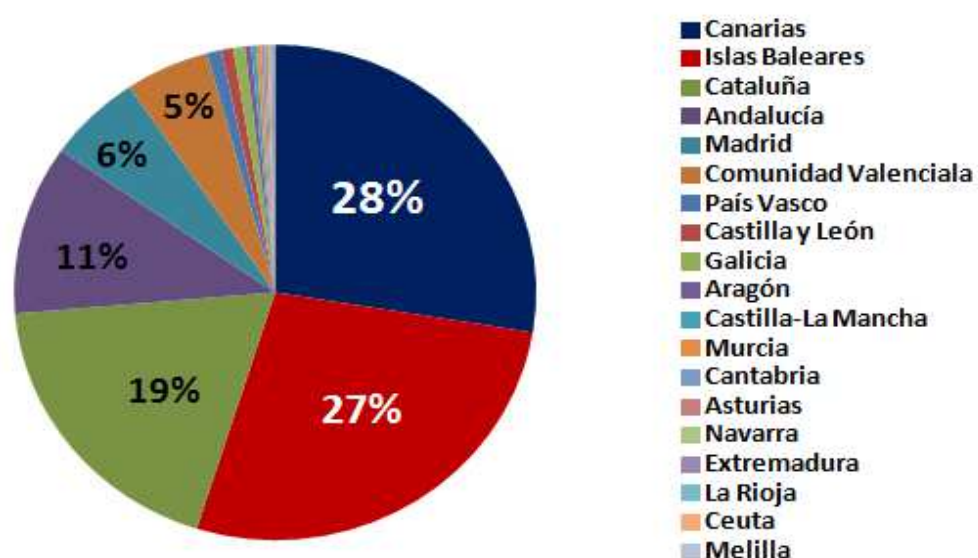
En España recibimos en 2013 a 60,6 millones de turistas extranjeros (un 5,6% más que en 2012). El 80,4% de estas llegadas internacionales fueron a través de avión (48,7 millones de turistas), siguiendo la información ofrecida por FRONTUR (2014).

Por tanto, la importancia del transporte aéreo en los desplazamientos internacionales y en especial, en los turísticos, está más que demostrada. Sin ir más lejos en nuestro país más del 80 % de los turistas que nos visitan, llegan a través de avión.

Cataluña, Baleares, Canarias, Andalucía, Comunidad Valenciana y Comunidad de Madrid acumularon más del 90% de los turistas extranjeros que llegaron a España en 2013. Mientras que el resto de comunidades (Aragón, Asturias, Cantabria, Castilla La Mancha, Castillas y León, Extremadura, Galicia, La Rioja, Murcia, Navarra y País Vasco) apenas recibieron el 10%.

Estos desequilibrios entre zonas, ponen de manifiesto varias cosas: que las zonas costeras mediterráneas (inclusive Baleares) reciben gran cantidad de turismo internacional (principalmente de forma estacional), que las Islas Canarias reciben un turismo internacional muy importante a lo largo de todo el año, que Madrid atrae a turistas internacionales a lo largo de todo el año y que las zonas de la vertiente Atlántica, la Región de Murcia y las comunidades de interior (excluyendo a Madrid) tienen muy poco peso en el turismo internacional español.

**GRÁFICO N° 1:** Pernoctaciones de turistas extranjeros por Comunidades Autónomas españolas (año 2011).



Fuente: *El Captor* (2012)



Una vez dibujado el mapa del turismo extranjero español, descubrimos que en el tercer destino turístico del mundo existen grandes zonas sin “prácticamente” turismo internacional. Por este motivo las administraciones de estas zonas o comunidades se han planteado las fórmulas para atraer turistas.

Una de las formas que entendieron podría resultar útil para la llegada de nuevos turistas, fue la construcción de nuevos aeropuertos, o la ampliación de los ya existentes.

Así España cuenta actualmente con 52 aeropuertos: 47 aeropuertos operados por AENA y 5 aeropuertos privados (Castellón, Ciudad Real, Lérida, Región de Murcia y Teruel); mientras que Alemania con casi el doble de población cuenta con 39 aeropuertos. Esta comparación no es justa del todo, puesto que España tiene el doble de turismo extranjero que Alemania, también posee territorios extrapeninsulares (Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) y además tiene mayor extensión como país que Alemania.

Lo que nos interesa no es la comparación con Alemania, si no el funcionamiento de estos aeropuertos. Las Administraciones públicas tienen la capacidad de construir o ampliar aeropuertos, pero para que estos funcionen y cumplan la labor para la que han sido diseñados hace falta que lleguen vuelos. Y es aquí donde está el problema, los grandes centros de negocios (Madrid, Barcelona) y los destinos turísticos asentados (Baleares, Canarias, Costa del Sol...) poseen aeropuertos con gran cantidad de tráfico debido a sus atractivos como destinos de negocios o turísticos; pero las zonas de interior y la costa atlántica tienen aeropuertos con muy poco tránsito.

**GRÁFICO Nº 2:** Número total de pasajeros de los aeropuertos españoles (año 2013) y variación respecto a 2012.

Aeropuertos	PASAJEROS	
	Total	% Inc 2013 /s 2012
MADRID-BARAJAS	39.729.027	-12,1%
BARCELONA-EL PRAT	35.210.735	0,2%
PALMA DE MALLORCA	22.768.082	0,4%
MALAGA-COSTA DEL SOL	12.922.403	2,7%
GRAN CANARIA	9.770.253	-1,2%
ALICANTE-ELCHE	9.638.880	8,8%
TENERIFE SUR	8.701.983	2,0%
IBIZA	5.726.581	3,1%
LANZAROTE	5.334.598	3,2%
VALENCIA	4.599.990	-3,2%
FUERTEVENTURA	4.259.341	-3,2%
BILBAO	3.800.789	-8,9%
SEVILLA	3.687.727	-14,1%
TENERIFE NORTE	3.516.445	-5,4%
GIRONA	2.736.867	-3,8%
MENORCA	2.565.466	0,8%
SANTIAGO	2.073.055	-5,5%
MURCIA-SAN JAVIER	1.140.447	-3,5%
ASTURIAS	1.039.409	-20,6%
SANTANDER	974.043	-12,8%
REUS	971.166	3,6%
A CORUÑA	839.837	-0,7%
JEREZ DE LA FRONTERA	811.504	-11,2%
LA PALMA	809.521	-16,2%
ALMERIA	705.552	-5,9%
VIGO	678.720	-18,1%
FGL GRANADA-JAEN	638.289	-12,4%
ZARAGOZA	457.284	-17,1%
MELILLA	289.551	-8,3%
VALLADOLID	260.271	-31,2%
SAN SEBASTIAN	244.952	-6,8%
PAMPLONA	155.939	-18,1%
EL HIERRO	139.154	-8,9%
LEON	30.890	-39,5%
BADAJOS	29.113	-55,6%
LA GOMERA	24.469	24,2%
BURGOS	18.905	-10,2%
SALAMANCA	15.830	-30,3%
LOGROÑO	10.598	-45,0%
CORDOBA	6.955	-29,3%
VITORIA	6.912	-71,7%
CEUTA /HELIPUERTO	5.673	-69,0%
SABADELL	2.999	398,2%
ALGECIRAS /HELIPUERTO	2.938	-67,0%
SON BONET	2.922	173,6%
MADRID-TORREJON	1.953	-93,0%
MADRID-CUATRO VIENTOS	1.865	-15,5%
ALBACETE	1.211	-69,1%
HUESCA-PIRINEOS	273	-79,2%
<b>Total</b>	<b>187.361.347</b>	<b>-3,5%</b>

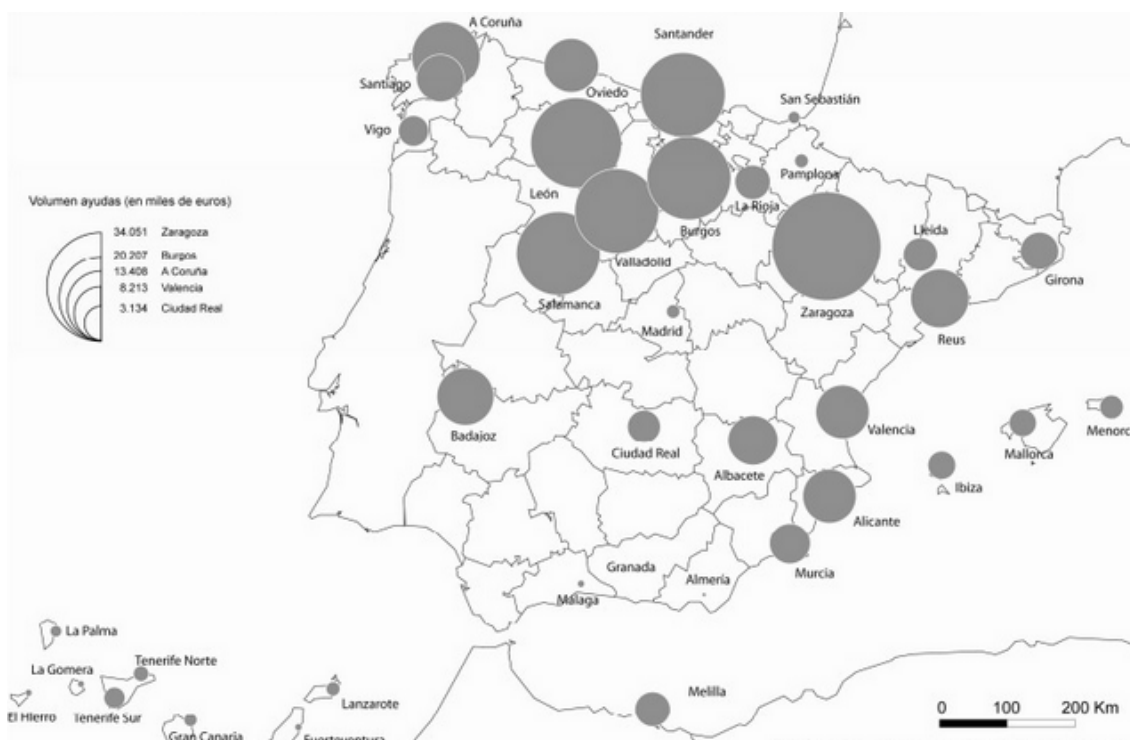
Fuente: AENA (2014)

De los 52 aeropuertos españoles, tan sólo 19 superaron el millón de pasajeros en 2013. Esto viene a confirmar las diferencias entre territorios respecto al turismo en España.

¿Y qué hacen esos aeropuertos pequeños o de poco tránsito? Pues sencillo, las administraciones locales y/o regionales donde están situados firman acuerdos de “colaboración” con compañías aéreas (generalmente low cost) para que estas implanten vuelos desde sus aeropuertos a cambio de una cantidad económica. Lo que se entendería como una subvención.

Según el informe de de la Comisión Nacional de la Competencia (2012), las distintas ayudas que se otorgaron a las aerolíneas por las comunidades autónomas entre 2007 y 2011 alcanzaron los 250 millones de euros.

**GRAFICO N° 3:** Distribución por aeropuertos de las ayudas públicas transferidas a las compañías aéreas (años 2007-2011).



Fuente: Ramos (2012)

### 1.5.1. Subvenciones por aeropuerto

De los casi 250 millones de euros que recibieron los aeropuertos españoles entre 2007 y 2011 destacan las ayudas percibidas por el aeropuerto de: Zaragoza (34 millones de €), León (23,6 millones de €), Santander (20,6 millones de €), Valladolid (20 millones de €), Salamanca (20,2 millones de €) y Burgos (20,2 millones de €).

En un segundo escalón se encontrarían los aeropuertos de: La Coruña (13,4 millones de €), Reus (9,7 millones de €), Badajoz (9,3 millones de €), Asturias (8,6 millones de €), Alicante (8,2 millones de €), Valencia (8,2 millones de €), Albacete (7,2 millones de €) y Santiago (6,6 millones de €).

Las ayudas recibidas por el resto de aeropuertos en el periodo 2007-2011 no superarían los 5 millones de €.

**GRÁFICO Nº 4:** Fondos públicos (€) recibidos por aerolíneas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos locales y autonómicos referidos a cada aeropuerto (años 2007-2011).

Aeropuerto / Año	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
Albacete	487.200	580.000	1.049.600	2.549.200	2.549.200	7.215.200
Algeciras (Helipuerto)	0	0	0	0	0	0
Alicante	0	2.428.575	3.982.098	1.427.772	375.000	8.213.445
Almería	0	0	48.000	0	0	48.000
Asturias	289.000	1.865.000	1.358.000	2.600.000	2.500.000	8.612.000
Badajoz	1.697.875	1.697.875	1.697.875	2.196.874	2.048.317	9.338.816
Barajas	350.000	150.000	27.000	0	0	527.000
Barcelona	0	0	0	0	0	0
Bilbao	0	0	0	0	0	0
Burgos	1.782.500	4.595.952	6.723.142	3.519.190	3.586.770	20.207.554
Ceuta (helipuerto)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ciudad Real	0	0	145.833	204.167	2.784.800	3.134.800
Córdoba	0	0	0	0	0	0
Cuatro Vientos	0	0	0	0	0	0
El Hierro	10.040	124.913	0	1.500	0	136.453
Fuerteventura	10.040	136.913	0	1.500	0	148.453
Girona	336.400		408.333	1.522.833	1.930.000	4.197.566
Gran Canaria	136.751	299.524	60.000	1.500	0	497.776
Granada-Jaén	0	0	0	0	0	0
Huesca-Pirineos	0	0	0	0	0	0
Ibiza	103.443	295.667	393.267	484.040	966.667	2.243.083
Jerez	0	0	0	0	0	0
La Coruña	2.487.667	3.121.667	2.685.000	3.114.133	2.000.000	13.408.467
La Gomera	10.040	124.913	0	1.500	0	136.453
La Palma	35.039	149.913	50.000	149.500	0	384.452
La Rioja	800.000	1.136.000	167.000	754.000	754.000	3.611.000
Lanzarote	39.139	224.913	75.000	120.400	100.000	559.452
León	4.132.100	5.695.752	6.723.142	3.519.190	3.586.770	23.656.954
Lleida	0	0	0	1.205.078	2.159.678	3.364.756
Málaga	0	0	0	150.000	0	150.000
Melilla	1.000.000	0	0	0	2.600.000	3.600.000
Menorca	103.443	195.667	413.267	384.040	504.167	1.600.583
Palma de Mallorca	103.443	195.667	393.267	484.040	966.667	2.143.083
Pamplona	550.000	0	0	0	0	550.000
Reus	0	0	2.750.000	3.500.000	3.500.000	9.750.000
Sabadell	0	0	0	0	0	0
Salamanca	1.782.500	4.595.952	6.723.142	3.519.190	3.586.770	20.207.554
San Javier	650.999	400.000	1.704.688	1.704.688	354.000	4.814.376
San Sebastián	0	0	425.001	0	0	425.001
Santander	870.000	6.055.000	5.968.333	3.433.333	4.337.745	20.664.411
Santiago	1.312.387	1.722.567	735.000	2.001.133	882.000	6.653.087
Sevilla	0	0	0	0	0	0
Son Bonet	0	0	0	0	0	0
Tenerife Norte	24.589	159.913	150.000	336.500	15.000	686.002
Tenerife Sur	334.589	449.913	150.000	336.500	15.000	1.286.002
Torrejón	0	0	0	0	0	0
Valencia	0	2.428.575	3.982.098	1.427.772	375.000	8.213.445
Valladolid	1.782.500	4.595.952	6.723.142	3.519.190	3.586.770	20.207.554
Vigo	87.667	491.667	285.000	1.114.133	657.428	2.635.895
Vitoria	0	0	0	0	0	0
Zaragoza	8.489.977	8.489.977	6.507.029	6.212.230	4.352.120	34.051.333
Total por año	29.799.323	52.408.425	62.503.256	51.495.128	51.073.868	247.280.000

*Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)*

Observamos que los aeropuertos que más ayudas han recibido en este periodo (2007-2011), son todos aeropuertos regionales de interior (excepto el de Santander, que no es de interior, pero a efectos turísticos sí que lo sería). En el segundo escalón de ayudas, ya podemos encontrar aeropuertos con un enfoque más turístico, cómo son el de Alicante, Valencia y Reus; situados los tres, próximos a importantes centros turísticos vacacionales.

## 1.5.2. Subvenciones por Comunidad Autónoma

Entre las Comunidades Autónomas que más fondos han destinado a subvencionar aeropuertos, destaca principalmente Castilla y León, con 84,2 millones y 4 aeropuertos (León, Burgos, Valladolid y Salamanca) entre los que más subvenciones han recibido en España.

En segunda posición se encuentra Aragón, con 34 millones de € y el aeropuerto que mayores fondos a recibido (Zaragoza)..

Luego vendrían Galicia, con 22,7 millones de €; Cantabria con 20,6 millones de €; Cataluña, con 17,3 millones de €; Valencia, con 16,4 millones de € y Castilla La Mancha, con 10,3 millones.

El resto de comunidades gastaron menos de 10 millones de € entre 2007 y 2011 en ayudas a los aeropuertos de su territorio.

Cómo volvemos a observar, son las Comunidades de interior las que más “invierten” para conseguir vuelos. Castilla y León y Aragón se llevan la palma en este sentido. Les sigue una combinación de todo tipo de comunidades.

**GRÁFICO N° 5:** Distribución a nivel regional de fondos públicos destinados a acuerdos publicitarios (años 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	687.000	1.199.800	1.352.120	2.437.500	5.986.748
CANARIAS	600.225	1.670.915	485.000	948.900	130.000	3.835.039
CANTABRIA	870.000	6.055.000	5.968.333	3.433.333	4.337.745	20.664.411
CASTILLA LA MANCHA	487.200	580.000	1.195.433	2.753.367	5.334.000	10.350.000
CASTILLA Y LEÓN	9.479.600	19.483.608	26.892.568	14.076.760	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	5.335.900	3.705.000	6.229.400	3.539.428	22.697.448
LA RIOJA	800.000	1.136.000	167.000	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	7.964.195	2.855.545	750.000	16.426.890
Total por año	29.799.323	52.408.425	62.503.256	51.495.128	51.073.868	247.280.000

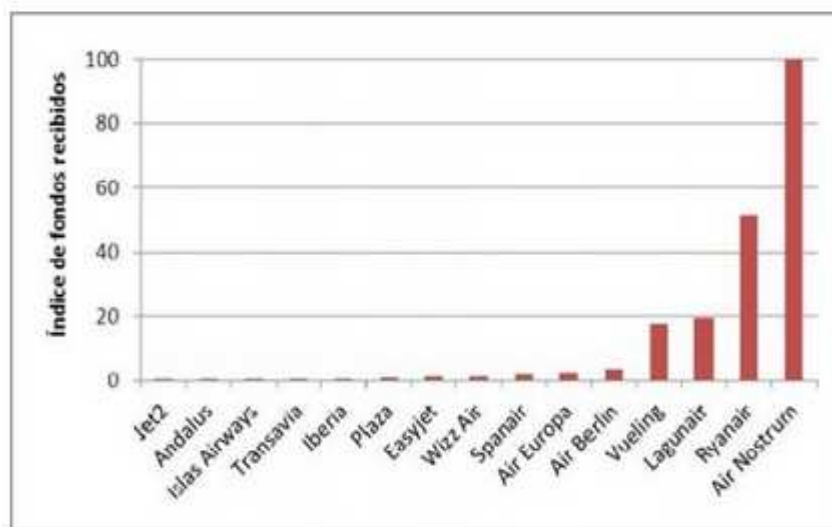
Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)

### 1.5.3. Subvenciones por compañía aérea en España: el caso de Ryanair.

En este apartado he encontrado informaciones contradictorias y un baile de cifras importante; al ser el tema de las “ayudas” a los aeropuertos españoles algo opaco en la mayoría de los casos (ya que se realizan a través de terceras empresas) y muchas veces al margen de la normativa europea de 2005 (que regía este tipo de ayudas hasta este año).

Según el informe de la Comisión Nacional de la Competencia (2011), que analiza las subvenciones en el periodo 2007-2011, la mayoría de estas ayudas tienen como destino las compañías de bajo coste. Encabezando la lista de fondos públicos recibidos se sitúa Air Nostrum (con unos 100 millones de €) franquiciada regional de Iberia; en segunda posición se encuentra Ryanair (Con más de 50 millones de €) y a continuación Lagunair y Vueling. Entre las quince compañías aéreas que aparecen en el gráfico transportaron alrededor de dos tercios de los pasajeros totales de España durante el periodo 2007 – 2011.

**GRÁFICO N° 6:** Orden de magnitud relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autonómicos (años 2007-2011).



*Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)*

Según la web preferente.com (2012), Ryanair habría cobrado casi el 50 % de las subvenciones otorgadas por las administraciones públicas españolas (tanto locales, como regionales) en el periodo 2007 – 2011 (250 millones de €), en concreto unos 100 millones de €.

La revista Savia (2011) recoge una información, en la que se cifra en 660 millones de € las subvenciones recibidas por Ryanair hasta 2011 en toda Europa, de los que 360 millones de € corresponderían sólo a España

Se observa, por tanto, un baile de cifras en cuanto a la cantidad de las ayudas recibidas por Ryanair. Esto se debe a la opacidad existente en este tipo de contratos de subvención. En el que no queda clara cuál es la cantidad recibida por las aerolíneas.

Vamos a hablar un poco más en profundidad del caso de Ryanair, ya que tiene unas connotaciones especiales a la hora de negociar sus “contratos” con las administraciones públicas. Y también destaca por el volumen que tiene actualmente en el mercado aéreo español, donde tiene firmados acuerdos de colaboración con 23 aeropuertos.

Pero empecemos desde el principio, la historia de las aerolíneas de bajo coste comienza a finales de los años 90, cuando algunas compañías descubren que reduciendo sus servicios al nivel más básico podían ofrecer vuelos a mejor precio que su competencia. Así es cómo nacieron las low cost. (Mars & Delgado, 2011)

Pero Ryanair fue más allá, encontró la oportunidad en los aeropuertos regionales y secundarios de Europa, pequeños y con tasas más bajas que los grandes aeropuertos tradicionales. Además descubrió que los gobiernos locales y regionales de la zona ayudarían económicamente a que se asentasen vuelos internacionales de los que carecían.

Según Delgado (2012), Ryanair no dudaba, ni duda en presionar y coaccionar a los gobiernos regionales de turno para lograr sus objetivos económicos. Cómo pone de manifiesto su información publicada en El País, donde afirma que el gobiernos catalán y los ayuntamientos gastarán 8 millones de € anuales en ayudas a sus aeropuertos. Pese a tener la oposición del gobierno de Artur Mas en un primer momento, al final los políticos catalanes se han visto superados por las presiones de la aerolínea irlandesa, que amenazaba con “secar” el aeropuerto gerundense, como ya hiciese con el de Reus (donde retiró la base). Así pues finalmente Ryanair se compromete a transportar 3 millones de pasajeros y abrir 19 nuevas rutas, a cambio de unas millonarias subvenciones.

Ryanair incluso se atreve a vender vuelos a ciudades principales a pesar que el aeropuerto de llegada está incluso a más de 100 km de la ciudad principal. Por ejemplo, Francfort-Hahn a 126 km de Francfort.

Según publicó Preferente (2012b), la Asociación de Aerolíneas Europeas (A.E.A) afirma que tras investigar en las cuentas de Ryanair, esta habría recibido más de 793 millones de € en ayudas públicas entre 2011 y 2012. Por parte de la aerolínea irlandesa se negó este informe. Decir también que la Asociación de Aerolíneas Europeas agrupa a 36 compañías aéreas tradicionales en el viejo continente (Iberia, Air France, British Airways, KLM, Lufthansa...). Siendo en la actualidad competencia directa de las compañías de bajo coste.

La Asociación de Aerolíneas Europeas también afirma que sin estos subsidios la compañía irlandesa tendría pérdidas por unos 300 millones de €, mientras que Ryanair en su año fiscal (1 abril 2011 a 31 marzo 2012) obtuvo unos beneficios de 500 millones de €.

El presidente de la compañía, Michael O`Leary ha negado estas informaciones y ha dicho que su compañía nunca ha recibido ninguna subvención de las autoridades. Que lo que han hecho ha sido negociar una reducción de las tasas en los aeropuertos en los que operan.

#### **1.5.4. Subvenciones por pasajero en cada comunidad autónoma**

Como podemos observar en el GRÁFICO N° 7, la comunidad autónoma que más dinero ha invertido en subvenciones por pasajero en sus aeropuertos durante el periodo 2007-2011 ha sido Castilla La Mancha, con 38,8 € / pasajero. Le siguen Castilla y León (29,1 € / pasajero), Extremadura (25,5 € / pasajero) y la Rioja (20,3 € / pasajero).

En una zona intermedia se encontraría Aragón, con 12,8 € / pasajero. Y con menos de 5 € invertidos por cada pasajero, estarían Cantabria (4,6 € / pasajero), Melilla (1,2 € / pasajero), Asturias (1,1 € / pasajero) y Galicia (1 € / pasajero).

El resto de comunidades autónomas (Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y Comunidad Valenciana) apenas llegarían a 1 € de subvención por pasajero.

La media nacional de fondos públicos concedidos en el periodo 2007-2011 se situó en 0,25 € / pasajero.



Se vuelve a poner de manifiesto, que las zonas menos turísticas en España son las que más fondos destinan (en relación al número de pasajeros) a conseguir rutas aéreas. Y que las zonas más turísticas, apenas invierten nada en relación al número de pasajeros que reciben. Existen algunas excepciones, cómo: Asturias, Galicia, Murcia, Navarra y País Vasco; que pese a no ser grandes zonas turísticas, tampoco invirtieron prácticamente (en relación a los pasajeros que recibieron) durante el periodo 2007-2011.

**GRÁFICO N° 7:** Fondos públicos por pasajero (€) concedidos en cada comunidad autónoma (años 2007-2011).

CCAA / Año	2007	2008	2009	2010	2011	Media 2007-2011
ANDALUCÍA	0,000	0,000	0,003	0,008	0,000	0,002
ARAGÓN	16,531	14,175	12,173	10,146	6,591	12,864
ASTURIAS	0,185	1,219	1,032	1,918	2,031	1,144
BALEARES	0,010	0,023	0,043	0,047	0,201	0,041
CANARIAS	0,017	0,049	0,016	0,030	0,004	0,027
CANTABRIA	1,142	7,069	6,229	3,738	5,421	4,596
CASTILLA LA MANCHA	24,506	28,473	17,405	61,445	132,357	38,804
CASTILLA Y LEÓN	12,813	28,821	49,644	25,013	30,263	29,143
CATALUÑA	0,009	0,000	0,092	0,175	0,255	0,080
Ceuta (helipuerto)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
EXTREMADURA	18,539	20,959	22,533	35,910	42,415	25,540
GALICIA	0,823	1,221	0,900	1,426	0,923	1,083
LA RIOJA	14,192	23,718	4,683	30,748	52,610	20,351
MADRID	0,007	0,003	0,001	0,000	0,000	0,002
Melilla	2,948	0,000	0,000	0,000	9,843	1,273
MURCIA	0,325	0,213	1,045	1,263	0,746	0,714
NAVARRA	1,100	0,000	0,000	0,000	0,000	0,259
PAÍS VASCO	0,000	0,000	0,106	0,000	0,000	0,025
VALENCIA	0,000	0,316	0,573	0,199	0,068	0,260
Media nacional	0,142	0,257	0,334	0,267	0,322	0,254

*Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (2011)*

Y aquí nos surge otra pregunta, ¿están reguladas estas prácticas?

### 1.5.5. La Unión Europea y la problemática de las subvenciones.

Pues en teoría sí que están regulados los contratos de las aerolíneas con las Administraciones públicas. Pero según desvelaron los investigadores académicos de las Universidades de Salamanca y Carlos III de Madrid, Gamir y Ramos (2011); la situación real de la mayoría de las ayudas sería “alegal”. Ya que la mayoría de estas subvenciones operan al margen de la directiva comunitaria europea aprobada en 2005.

También se plantea la duda de si ¿son legales las ayudas en un mercado supuestamente liberalizado?. La respuesta es complicada y ambigua, pues pueden serlo, pero no en todos los casos. Hasta este año (2014), este tipo de ayudas se regían por la reglamentación de 2005, cuyo nombre oficial es: “Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operan desde aeropuertos regionales”.

Y es que el boom de las subvenciones de las administraciones públicas a las aerolíneas en el primer lustro del siglo XXI, obligó a la Comisión Europea a aprobar una normativa sobre lo que está y no está permitido (Marimón, 2010).

Las administraciones públicas podían subvencionar a fondo perdido (con un tope del 40 %), los costes de lanzamiento de nuevas rutas aéreas.

Esta reglamentación también establece que los aeropuertos con menos de 1 millón de pasajeros al año no están sujetos a las reglas de la competencia y pueden recibir subvenciones para mantenerse operativos.

A pesar de estas reglamentaciones, muchos convenios rozaban y rozan la ilegalidad. Quizás influenciado por este hecho, últimamente habáin aparecido en prensa noticias de que la Unión Europea quería volver a regular y limitar estas ayudas a las aerolíneas.

Las nuevas regulaciones se denominan oficialmente: “Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas” y han sido aprobadas a lo largo de 2014. Este nuevo reglamento que ha aprobado la Comisión, determinará que los aeropuertos que reciban subvenciones no deberán de sobrepasar los 500.000 pasajeros al año y que las ayudas no superen el 80% del déficit de explotación, también obligan a suprimir en 10 años las subvenciones operativas para cubrir pérdidas (Serveto, 2014).

Con estas medidas pretenden evitar solapamientos o excesos de capacidad gracias a las ayudas públicas así como evitar la duplicación de aeropuertos no rentables y la construcción de aeropuertos que no se usan.

Los aeropuertos con menos de 700.000 pasajeros al año estarán exentos de esta nueva normativa, hasta dentro de 5 años, cuando se reexaminará la normativa para este tipo de aeropuertos.

También se considerarán ciertas excepciones en la nueva normativa, cómo las regiones remotas o ultraperiféricas. Que podrían mantener las ayudas pese a superar el número mínimo de pasajeros.

La Comisión Europea ha desarrollado estas nuevas directrices (2014) con el objetivo de limitar el dinero público que reciben los aeropuertos, la construcción de aeropuertos que no son necesarios (en España tenemos varios ejemplos de ellos) y poner

transparencia en los contratos de “promoción” que firman las administraciones públicas y las compañías aéreas (generalmente low cost).

Cómo podemos intuir, esta fórmula de ayudas en aeropuertos (principalmente regionales), no es exclusiva de España, se da también en el resto de Europa.

Cómo ya hemos explicado anteriormente, las low cost nacen a finales de los años 90, cuando algunas compañías descubren que reduciendo sus servicios al nivel más básico podían ofrecer vuelos a mejor precio que su competencia. (Mars & Delgado, 2011). Pero fueron más allá, empezaron a operar con aeropuertos regionales europeos, de poco tránsito y que tenían unas tasas menores a las de los grandes aeropuertos tradicionales. Además descubrieron que los gobiernos locales y regionales de la zona les ayudarían económicamente para poner en funcionamiento las líneas internacionales de las que carecían sus aeropuertos.

Anteriormente hablábamos de que la cuantía de las subvenciones recibidas por Ryanair podría estar entre los 660 y los 793 millones de €. No hay datos fiables, debido a la opacidad imperante en los contratos de Ryanair, pero en cualquier caso, estaríamos hablando de que los gobiernos regionales europeos habrían entregado unas cantidades muy importantes de dinero público a las arcas de Ryanair en los últimos años.

La Unión Europea ya ha mostrado que es contraria a este tipo de ayudas a aeropuertos y aerolíneas, pero por otra parte sí que apoya las denominadas rutas OSP (Obligación de Servicio Público) en las que las ayudas se adjudiquen por concurso.

A continuación vamos a hablar más detenidamente de este tipo de rutas.

#### **1.5.6. Rutas de Obligación de Servicio Público (OSP)**

Las rutas OSP son conexiones aéreas con zonas ultraperiféricas o de difícil acceso, que dispongan de aeropuertos con poco tránsito. La finalidad de estas rutas es conectar a la población residente y también potencializar los recursos de la zona.

Desde que en el año 2008, la Unión Europea, aplicara la normativa para extender al mundo de la aviación el sistema de rutas con obligación de servicio público (OSP), similar al existente en el deficitario mundo del ferrocarril, en Europa se han constituido 257 líneas de este tipo, de las que 158 cuentan con subvenciones (Ruiz del Árbol, 2012).

El objetivo de esta normativa es dar legalidad y viabilidad a que las Administraciones públicas puedan dar subvenciones a la creación y mantenimiento de determinadas líneas. Como condición, estas rutas deben integrar en el territorio por vía aérea a ciudades pequeñas y medianas, con difícil accesibilidad y con aeropuertos de poco tráfico.

La adjudicación a una compañía debe hacerse mediante concurso público. En las bases de la licitación se fijará la duración del contrato y las condiciones de operación (tipo de avión, horarios, calidad del servicio, etc). Este modo de asignación de los contratos añade transparencia y legitimidad de cara a los ciudadanos.

De las 257 (158 con subvención) rutas que existen en Europa, 57 (31 con ayudas) se encuentran en Francia, 42 (34 con aportación económica) en Noruega, 40 (16 con subvención) en Italia, 28 (19 con ayudas) en Portugal, 27 (26 con aportación) en Grecia, 21 (20 con subvención) en Reino Unido...

España es la excepción a este panorama. Existen 17 líneas OSP y tan sólo una cuenta con subvención. Esta situación se debe en gran medida al tipo de método seguido en España para promocionar las rutas más débiles. Aquí las aerolíneas de bajo coste (en especial Ryanair) negocian contratos con las administraciones sin que medie ningún procedimiento de licitación. Comprometiéndose a establecer rutas entre aeropuertos de baja densidad y las principales capitales europeas a cambio de una contraprestación económica.

Pero no todo son malas noticias, puesto que se van a ir introduciendo nuevas rutas OSP en el mercado español; suponiendo este hecho una buena noticia tanto para las aerolíneas que pujen en concurso público por ellas, cómo para las poblaciones que se verán beneficiadas por estas nuevas rutas.

Ahora vamos a explicar un poco más detenidamente el mapa del sector aéreo español.

### **1.5.7. Mapa del sector aéreo español.**

Desde 2010, Ryanair es la primera aerolínea por pasajeros transportados en los aeropuertos españoles. En aquel momento, la aerolínea irlandesa superó a Iberia, como la primera compañía aérea por pasajeros transportados en España.

Este hecho se debe a varios motivos. Primero, a la importante crisis que atraviesa Iberia, sumida prácticamente en el olvido después de su fusión con British Airways. Segundo, al imparable auge que atraviesan las compañías “low cost” que las está colocando a la cabeza del tráfico aéreo en la mayoría de los países de Europa. Y tercero, los propios precios que ofrece Ryanair, que no tienen prácticamente competencia (incluso entre las propias “low cost”); no sabemos hasta qué punto este hecho estará influenciado por las “ayudas” millonarias que reciben cada año de las administraciones públicas.

**GRÁFICO N° 8:** Ranking de aerolíneas por número de pasajeros en España (años 2012-2013) y variaciones.

	2013	2012	% variación
RYANAIR	27.464.793	28.917.553	↓ -5
VUELING	15.918.835	13.747.456	↑ 16
IBERIA	10.880.375	15.238.815	↓ -29
EASYJET	10.453.505	11.895.814	↓ -12
AIR BERLIN	9.038.003	9.660.975	↓ -6
AIR EUROPA	8.973.030	8.078.615	↑ 11
THOMSON AIRWAYS	4.244.178	4.294.312	↓ -1
AIR NOSTRUM	3.775.850	4.468.229	↓ -15
LUFTHANSA	3.627.975	3.281.705	↑ 11
MONARCH AIRLINES	3.534.935	3.262.742	↑ 8
IBERIA EXPRESS	3.242.120	2.220.127	↑ 46

*Fuente: Reclamador (2014)*

Pero el “descalabro” de Iberia no se ha quedado ahí, sino, la que fuese aerolínea bandera de España durante muchísimos años, en la actualidad pelea por el tercer puesto en el ranking español con la low cost Easyjet.

La noticia positiva para el mercado español es la catalana Vueling, actualmente integrada en el holding IAG (British Airways, Iberia...), que poco a poco y sin hacer mucho ruido se ha colocado como segunda aerolínea por pasajeros transportados en España.

En el año 2013, y pese a perder un 5% de pasajeros respecto al año anterior, la clara dominadora del mercado español fue Ryanair. Con más de 27 millones de

pasajeros transportados, supera en 11,5 millones a su próximo competidor, en este caso Vueling.

Una vez comentado el mapa del sector aéreo español actualmente, vamos a plantear otra pregunta que ha sonado mucho entre la opinión pública en las últimas fechas, y es la de si ¿sobran aeropuertos en España?.

#### **1.5.8. Aeropuertos en España.**

Contestar a la pregunta anteriormente planteada no es nada sencillo, puesto que en la necesidad o no de un aeropuerto influyen muchas variables, algunas de ellas económicas y otras de tipo social.

Partimos de dos premisas, que el aeropuerto debe ser un elemento de cohesión social y poblacional y que debe encontrarse lo más cerca posible de la población o destino a la que está enfocado; pero también que los aeropuertos son infraestructuras con un elevado coste de construcción, así como de mantenimiento y que no se pueden construir al tuntún y menos en tiempos de crisis.

Según un informe de Aena (2012), este ente público cerró el año 2012 con un aumento de los aeropuertos deficitarios, pasando de 27 a 31. Y quedándose los que dieron beneficios tan solo en 8 (en 2011 fueron 11). Estos datos son pues un revés para los intereses de Aena, ya que había intensificado una campaña para ahorrar costes y aumentar beneficios.

Pese a estos datos, en 2012, Aena redujo pérdidas en un 68 % y sus aeropuertos obtuvieron un 12 % más de facturación (por el efecto del aumento de las tasas). La cara negativa fue que sus deudas aumentó en 302 millones de €.

Las únicas 8 instalaciones que se libraron de los números rojos fueron: Bilbao, Ibiza, Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife Sur, Sevilla, Barcelona ( El Prat) y Palma de Mallorca. Desplazándose de los números positivos que tuvieron en 2011 se encuentran los aeropuertos de: Alicante, Valencia y Fuerteventura.

Betancor, Gallego y Gonzales (2013) en un informe para la Fedea (Fundación de Estudios de Economía Aplicada) basado en datos públicos, consideran que aparte de los 8 aeropuertos nombrados anteriormente también existen otros aeropuertos “salvables” en España, por absorber gran parte del tráfico aéreo de pasajeros y mercancías. Estos serían: Madrid-Barajas, Valencia, Tenerife Norte, Fuerteventura, Menorca, Málaga,

Alicante, Girona, Murcia, Santiago de Compostela, Reus, Zaragoza y Vitoria (estos dos últimos por ser el tercer y cuarto aeropuerto español con mayor tráfico de mercancías en 2012)

Así pues, según el informe de la Fedea a España le interesaría un mapa aéreo con 21 aeropuertos, lejos de las 52 instalaciones existentes actualmente (algunas de ellas se encuentran cerradas). Proponiendo un panorama mucho más ajustado a las necesidades reales y con unos costes de mantenimiento mucho menores.

Después de observar que la amplia mayoría de las instalaciones aeroportuarias españolas son deficitarias y de que el ente que las controla (AENA), pierde del orden de 300 millones de € anuales (2012); estos datos nos hacen plantearnos hasta que punto un mapa aéreo con tan sólo 21 instalaciones como planteaba la Fedea podría ser una solución nada descabellada.

Como expusimos anteriormente tan sólo 19 aeropuertos españoles superaron el millón de pasajeros en 2013, con los que nos quedan más de 30 instalaciones con un tráfico pequeño e incluso nulo. Muchos de ellos incluso se solapan el tráfico al encontrarse muy próximos unos con otros. Como es el caso del aeropuerto de Huesca, situado a 97 km del de Zaragoza; o el de Vitoria, rodeado por 5 aeropuertos, Bilbao (73 km), San Sebastián (117 km), Pamplona (119 km), Burgos (116 km) y Logroño (116 km).

Una posible solución podría ser vender (privatizar) las instalaciones más deficitarias y con menor tráfico. Esta medida que desde un punto de vista económico podría ser acertada contaría con algunos detractores entre los políticos de la región y parte de la población que la verían como una forma de alejar el turismo y también cómo una merma de los servicios regionales. Es pues un tema complejo y con una solución difícil.

Para entender claramente el entramado de las subvenciones públicas a los aeropuertos, analizaremos el aeropuerto de Zaragoza, que es un ejemplo muy válido de estas situaciones.

#### **1.5.9. El caso del aeropuerto de Zaragoza.**

El aeropuerto de Zaragoza se encuentra a 10 km de la ciudad de Zaragoza, en las cercanías del barrio de Garrapinillos. El aeropuerto comparte pista y algunas instalaciones con la Base Aérea de Zaragoza.

En el año 2008, con motivo de la Exposición Internacional de Zaragoza, se construyó una nueva terminal, con capacidad para hasta 1 millón de pasajeros al año. También se dotó al aeropuerto de un nuevo parquin. Estas obras costaron casi 23 millones de €.

**GRÁFICO N° 9:** Transporte de pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Zaragoza (años 2004-2013)

 TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS					
Año	Pasajeros	Mercancías (T)	Año	Pasajeros	Mercancías (T)
2004	215.213	9.168	2009	528.313	36.890
2005	381.849	3.855	2010	605.912	42.543
2006	435.885	5.933	2011	751.097	48.647
2007	512.184	20.151	2012	551.406	71.197
2008	594.952	21.439	2013	457.284	71.661

*Fuente: AENA (2014b)*

Con la nueva terminal construida y la celebración de la Expo de 2008, el aeropuerto de Zaragoza necesitaba ser dotado de vuelos, sobre todo internacionales. Para lograr este objetivo se recurrió al método de moda entre los aeropuertos regionales en Europa, acudir a una compañía aérea (generalmente low cost) y llegar a un acuerdo de “promoción” con ella.

Según el informe de la Cámara de Cuentas de Aragón (2010), para la promoción del aeropuerto de Zaragoza, se constituyó una empresa pública en forma de sociedad anónima en octubre de 2004, con su capital suscrito al 50% por la Comunidad Autónoma (a través de la Corporación Empresarial Pública de Aragón S.L.U.) y al 50% por el Ayuntamiento de Zaragoza.

El objeto social de esta empresa es la promoción del aeropuerto de Zaragoza tanto en lo referente a su utilización para transporte de mercancías como de pasajeros y la utilización de las infraestructuras y equipamientos comprendidos en su entorno.

Por ejemplo en el año 2010, se tenían suscritos 3 contratos de “promoción”. Uno con Airport Marketing Services Limited por 3.002.000 €, para el establecimiento de rutas aéreas nacionales e internacionales con la compañía aérea Ryanair. Otro se firmó con Wizz Air Hungary Ltd. por 124.000 € y el último con Air Nostrum Líneas del Mediterraneo por 2.093.000 €.



En el caso del contrato con Airport Marketing Services Limited aparece como objeto del contrato “actuaciones publicitarias”. Y en él, Airport Marketing Services Limited se compromete a publicitar Zaragoza en la pagina web [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) mientras Ryanair mantenga las siguientes rutas (Londres, Dusseldorf Weeze, Paris Beauvais, Bruselas Charleroi, Milan Bérgamo, Roma Ciampino, Alicante y Málaga) y Promoción del Aeropuerto S.A. se obliga a pagar 3.002.000 € en el ejercicio 2010.

Cómo la sociedad no obtiene ingresos de explotación, todos los años se generan pérdidas, que se van cubriendo con aportaciones de capital por parte del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma.

En el caso del Aeropuerto de Zaragoza, con más de 34 millones de € destinados a su “promoción” (subvenciones a compañías aéreas) en el periodo 2007 – 2011, es el aeropuerto español que más dinero a destinado a este propósito, superando en más de 10 millones al siguiente (aeropuerto de León).

Pero, ¿hasta que punto se traducen esas subvenciones en beneficios reales para las comunidades residentes?.

Aunque los aeropuertos son reconocidos motores dinámicos de desarrollo regional, realmente es difícil cuantificar el impacto de las ayudas que reciben en la economía local. Para ello vamos a seguir con el ejemplo del Aeropuerto de Zaragoza.

En el periodo 2004 – 2011 se produjo un incremento en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Zaragoza de más de medio millón (pasando de 215.213 pasajeros en 2004 a 751.097 pasajeros en 2011). Este dato tiene mucho que ver con la implantación de vuelos con aerolíneas low cost a partir de 2005. Una parte significativa de estos pasajeros eran extranjeros. Los datos de visitantes en Zaragoza y Aragón confirman un significativo aumento del turismo de extranjeros en la comunidad, pero sobre todo en la capital.

Una vez visto que el incremento en los pasajeros del aeropuerto de Zaragoza es palpable y también el de los visitantes, vamos a ver cómo han evolucionado las pernoctaciones. Excluyendo el año 2008 (año de la Expo y con un número de pernoctaciones superiores), en el periodo 2005 - 2010 las pernoctaciones de nacionales en Aragón fueron un 12% superiores a las del periodo 2000 - 2004 y las de extranjeros un 27 %. Mientras que en Zaragoza, las pernoctaciones de nacionales aumentaron un 6

% en el mismo periodo y las de extranjeros un 42 % (Rosell, Alonso, Muñoz & Sanchez, 2012)

Observamos por tanto que en Zaragoza las pernoctaciones de los españoles aumentaron ligeramente (6 %) en el periodo 2005 – 2010 respecto al 2000 – 2004, pero que las de los extranjeros aumentaron notablemente hasta ser un 42 % superiores. Lo que se traduciría en cifras absolutas en unas 83.000 pernoctaciones más por parte de los extranjeros, estas cifras se corresponderían con unos 46.000 turistas anuales, cuyo gasto podría suponer con una estimación moderada, unos 10 millones de €.

Actualmente, tras la supresión de varias rutas aéreas y el aumento de la oferta hotelera para la Expo, el sector hotelero Zaragoza se encuentra en unas tasas de ocupación 15 puntos inferiores a las de antes de 2008. Por tanto se observa la relación directa entre la ocupación hotelera y los destinos aéreos (cantidad y frecuencias) que tiene la ciudad.

Las ayudas también tienen unos beneficiarios indirectos, que podrían justificar su existencia:

- El sector turístico de Zaragoza, ya que el 60 % de los turistas extranjeros pernoctan en la ciudad.
- Los emisores de paquetes turísticos, ya que pueden ampliar su oferta turística a precios muy competitivos (sustituyendo los charters por vuelos regulares)
- El aeropuerto de Zaragoza puede lograr un mayor aprovechamiento económico de sus instalaciones debido al mayor número de pasajeros y vuelos.
- Las empresas disponen de mejores conexiones con áreas de negocio,

## **2. CONCLUSIONES.**

Cuando comencé este trabajo me atrajo sobre todo por el desconocimiento (en profundidad) que tenía acerca del tema de las subvenciones a los aeropuertos. Este tema que es conocido por todo el mundo, tiene detrás muchos entresijos que lo hacen más complejo de lo que podría parecer en un primer momento.

Después de recopilar información acerca de estas subvenciones e investigar (dentro de mis posibilidades), he podido elaborar un *Decálogo de conclusiones*:

- La mayoría de los aeropuertos españoles reciben subvenciones, en mayor o menor medida. La cuantía de las mismas dependerá de la importancia del aeropuerto y de si se encuentra situado en una zona muy turística o no. Recibiendo más ayudas los aeropuertos situados en zonas poco turísticas (aeropuertos regionales generalmente). Me sorprendió que aeropuertos cercanos a núcleos turísticos importantes como Alicante o Reus, recibiesen tal cantidad de ayudas..
- Este “fenómeno” no es exclusivo de España, sino que sucede en aeropuertos regionales (principalmente) de toda Europa. Aun así según varios informes España es el “líder” en este tipo de prácticas, sobre todo en el caso de los contratos con Ryanair.
- La mayoría de las subvenciones son destinadas a las “low cost”. Según la Comisión Nacional de la Competencia (C.N.C.) la que más ayudas recibió durante el periodo 2007-2011 fue Air Nostrum, pero estos datos son rebatidos por numerosas publicaciones, que colocan a Ryanair cómo líder indiscutible en este apartado.
- También he observado que hay aeropuertos que reciben importantes fondos públicos, pero que estos no se traducen en un gran volumen de pasajeros. Cómo es el caso los aeropuertos de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura y La Rioja; que poseen los peores ratios subvenciones / pasajero de España.
- Creo que en España hay un exceso de aeropuertos. Aproximadamente la mitad de los aeropuertos españoles podrían ser prescindibles, debido a su poco tráfico o por estar a escasos kilómetros de otra instalación. La Fedea apoya esta idea, fijando en 21 las instalaciones necesarias para el territorio español. También creo que en España se han construido muchos aeropuertos por motivos políticos y no por satisfacer una necesidad real. Ahí están los casos de instalaciones cerradas, cómo Castellón o Ciudad Real.

- Considero que las ayudas que reciben los aeropuertos no son nada claras y que se enmascaran detrás de contratos de promoción. Me ha sorprendido la forma de actuar de Ryanair a la hora de cerrar acuerdos con las administraciones públicas y su forma de presionar y coaccionar para satisfacer sus objetivos económicos.
- Por eso considero que la Comisión Europea acierta volviendo a regular (ya lo hizo en 2005) estas prácticas. Ya que no se cumplían sus indicaciones o se tomaban caminos “alegales” para eludir las mismas. Veremos que sucede con las nuevas directrices de 2014.
- Con el estudio del caso del aeropuerto de Zaragoza, he podido comprobar que en este caso, las ayudas se traducen en beneficios para las comunidades de la zona. Comparar el dinero invertido con los beneficios generados no es una tarea sencilla, por la dificultad de cuantificar los mismos.
- También he podido observar que la amplia mayoría de los aeropuertos españoles son deficitarios, salvo honrosas excepciones. Lo que apoya la idea de que hay un exceso de oferta.
- Me ha sorprendido el camino recorrido por España respecto a las rutas de Obligación de Servicio Público (OSP), ya que al contrario que en la mayoría de países de Europa, aquí se les ha dado la espalda a las OSP y se ha optado por seguir con el método “tradicional” de ayudas a las low cost. Por esto, España es a día de hoy la mayor “subvencionadora” de Ryanair en Europa, como indican numerosos informes. Creo que las rutas de Obligación de Servicio Público (OSP) serían una forma más “saludable” de invertir fondos públicos que mediante contratos “a dedo” con las low cost. Este método permitiría que las adjudicaciones fuesen mediante concurso público e integrarían ciudades medianas y pequeñas con difícil accesibilidad.

### 3. BIBLIOGRAFÍA.

AENA. (2012). *Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2012*. Madrid: AENA. Disponible en:

<http://www.aena.es/csee/ccurl/739/841/Aena%20EPE%20Consolidad.pdf>

AENA. (2014). *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*. Madrid: Departamento de Estadísticas. Disponible en:

<http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ccurl/894/319/Estadistica%20Anual%20definitiva%202013.pdf>

\_\_\_\_\_. (2014b). *Tráfico de pasajeros y mercancías*. Madrid: AENA. Disponible en:

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

Betancor, O., Gallego, A., & Gonzalez, M. A. (2013, noviembre). Fundación de Estudios de Economía Aplicada. *Observatorio de Transporte Revisando la taxonomía de aeropuertos españoles*, 4, pp. 6-18. Recuperado de:

<http://www.fedea.net/transporte/PDF/OTA4.pdf>

Cámara de Cuentas de Aragón. (2010). *Informe de fiscalización de la cuenta general de la comunidad autónoma de Aragón*. Disponible en:

[file:///C:/Users/usuario/Downloads/VII.%20PROMOCI%C3%93N%20DEL%20AEROPUERTO%20DE%20ZARAGOZA%20SA%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/VII.%20PROMOCI%C3%93N%20DEL%20AEROPUERTO%20DE%20ZARAGOZA%20SA%20(1).pdf)

Comisión Nacional de Competencia. (2011). *III Informe Anual sobre las Ayudas públicas en España*. Madrid: CNC. Disponible en:

<http://www.castello2020.uji.es/wp/wp-content/uploads/2011/11/III-INFORME-DE-AYUDAS-PUBLICAS.pdf>

Delgado, C. (2012, 10 de enero). Ryanair doblega a la Generalitat y logra más subvenciones en Girona. *El País*. Recuperado de:

[http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/01/10/catalunya/1326223596\\_462187.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/01/10/catalunya/1326223596_462187.html)

El Captor. (2012). *Vente para España, Ángela*. Disponible en:

<http://www.elcaptor.com/2012/08/turistas-extranjeros-espana.html>

FRONTUR. (2014). *Entradas de turistas según vía de acceso*. Madrid: Turespaña. Disponible en:

<http://www.iet.tourspain.es/WebPartInformes/paginas/rsvisor.aspx?ruta=%2fFrontur%2fEstructura%2fAnual%2fEntradas+de+turistas+seg%u00fan+v%u00eda+de+acceso.+-+Ref.202&par=1&idioma=es-ES&anio=2013>

Gamir, A., Ramos, D. (2011). Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro. *Ería*, 84-85, pp. 77-102. Recuperado de:

[http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/15337/aeropuertos\\_gamir\\_ERIA\\_2012.pdf?sequence=1](http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/15337/aeropuertos_gamir_ERIA_2012.pdf?sequence=1)

Marimón, A. (2010, 21 de diciembre). Ryanair recibe ayudas de 80 millones en España. *Expansión*. Recuperado de:

<http://www.expansion.com/2010/12/21/empresas/transporte/1292886660.html>

Mars, A., Delgado, C. (2011, 1 de agosto). Aeropuertos rehenes de una aerolínea. *El País*. Recuperado de:

[http://elpais.com/diario/2011/08/01/sociedad/1312149601\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2011/08/01/sociedad/1312149601_850215.html)

Organización de Aviación Civil Internacional. (2013). *Informe Anual del Consejo 2012*. Montreal: OACI. Disponible en:

[http://www.icao.int/publications/Documents/10001\\_es.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/10001_es.pdf)

Preferente. (2012). *Ryanair suma casi la mitad de las subvenciones dadas en España*. Disponible en:

<http://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/ryanair-suma-casi-la-mitad-de-subvenciones-dadas-en-espana-189172.html>

\_\_\_\_\_. (2012b). *Ryanair recibió más de 793 millones en subvenciones públicas en Europa*. Disponible en:

<http://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/ryanair-recibio-mas-de-793-millones-en-subvenciones-publicas-en-europa-231783.html>

Ramos, D. (2012, 1 de marzo). El caos de las subvenciones aéreas en España. *Libre Mercado*. Recuperado de:

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

Reclamador. (2014). *Radiografía del sector aéreo en España en 2013*. Recuperado de:

<https://www.reclamador.es/blog/radiografia-del-sector-aereo-en-espana-en-2013/>

Rosell, J., Alonso, M. J., Muñoz, A., Sanchez, P. (2012, marzo). Impacto socioeconómico en Aragón y en el área metropolitana de Zaragoza de las conexiones aéreas con otras ciudades europeas. Una aproximación. *Departamento de Dirección y Organización de Empresas, Universidad de Zaragoza y Centro Universitario de la Defensa de Zaragoza*, pp. 7-11. Recuperado de:

[file:///C:/Users/usuario/Downloads/fichero.documentos\\_valoracionRutasBajoCosteCompleto\\_3a929e09%232E%23pdf%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/fichero.documentos_valoracionRutasBajoCosteCompleto_3a929e09%232E%23pdf%20(2).pdf)

Ruiz del Árbol, A. (2012, 27 de febrero). La Unión Europea pide que la subvención de rutas aéreas se adjudique por concurso. *Cinco Días*. Recuperado de:

[http://cincodias.com/cincodias/2012/02/27/empresas/1330353579\\_850215.html](http://cincodias.com/cincodias/2012/02/27/empresas/1330353579_850215.html)

Serveto, E. (2014, 17 de febrero). Almunia quiere eliminar las subvenciones a los aeropuertos. *ABC*. Recuperado de:

<http://www.abc.es/economia/20140217/abci-almunia-subvenciones-aeropuertos-201402142155.html>

Savia. (2011). *Subvenciones aéreas, la polémica está servida*. Madrid: Amadeus. Disponible en:

[http://www.amadeus.com/es/documents/aco/spain/es/revista\\_savia/SAV0086016018A.pdf](http://www.amadeus.com/es/documents/aco/spain/es/revista_savia/SAV0086016018A.pdf)



