

# Cambios recientes del tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles: modificaciones acusadas en un contexto económico desfavorable



José María Serrano Martínez

Ramón García Marín

Departamento de Geografía, Universidad de Murcia, España

Recibido: 20 de marzo de 2014. Aceptado: 5 de agosto de 2014.

## Resumen

El rápido desarrollo del transporte aéreo en España ha sido uno de los elementos más característicos de la evolución reciente del sistema español de transporte. En buena medida se produce en el contexto de bonanza económica y durante los últimos lustros de desregulación y liberalización del mercado aéreo. Recientemente, tras varios años de crisis económica y financiera, se registra un acusado descenso del movimiento de pasajeros, causado principalmente por el debilitamiento del tráfico interior o doméstico. Ahora bien, al tratarse de un mercado complejo y complicado en su organización espacial, la reducción del tráfico afecta de forma dispar a los diferentes aeropuertos. El objetivo central de esta investigación es analizar la dimensión del descenso del tráfico aéreo de pasajeros, sus causas, efectos y consecuencias, tanto para el conjunto del territorio español, como en los diferentes centros del sistema aeroportuario.

### Palabras Clave

Transporte aéreo  
Tráfico de pasajeros  
Organización territorial  
Crisis económica  
España

## Abstract

**Recent changes in passenger traffic in Spanish airports: significant modifications in an unfavorable economic context.** The rapid development of air transportation in Spain has been one of the most characteristic elements of the recent evolution of the Spanish transportation system. An increase in passenger traffic occurred in the context of an economic boom and the deregulation and liberalization of the air transportation market. However, after several years of economic and financial crisis, there has been a sharp decline in the movement of passengers, mainly caused by the weakness of internal and domestic traffic. Nevertheless, due to a complex and complicated market in terms of spatial organization, decreases in traffic have affected different airports to a different extent. The main objective of this research has been to analyze the scope of the decline in air traffic passengers and its causes, effects and consequences, for the whole of the Spanish territory as well as in the different centers of the airport system.

### Key words

Air transport  
Passengers traffic  
Territorial organization  
Economic Crisis  
Spain

### Palavras-chave

Transporte aéreo  
Tráfego de passageiros  
Organização territorial  
Crise Econômica  
Espanha

## Introducción, planteamiento, objetivo y metodología

España, al igual que otros países, registró durante varias décadas un intenso aumento del transporte aéreo. Su evolución a lo largo del último medio siglo fue espectacular (AENA, 1996). Los valores máximos se alcanzaron en 2007. Desde esa fecha al presente (2014) se producen cambios apreciables. Se advierte un retroceso significativo en el movimiento de pasajeros, con ligeras oscilaciones, pero sin alcanzar los niveles máximos anteriores. Eso lleva a preguntarse acerca de la naturaleza y causas de tales cambios.

La vasta y compleja significación de este modo de transporte origina consecuencias plurales de dispar naturaleza. Las de índole territorial y productiva sobresalen por su significación, y son de especial interés para la Geografía. Se comportan como un factor de producción y alteración del espacio y contribuyen a la organización del territorio y a su vertebración (Rodríguez et al., 2009). Aquí se trata preferentemente su incidencia en el territorio, indagando en las relaciones que contribuyen a esos cambios (Seguí y Martínez, 2004).

El ascenso continuado del tráfico de los aeropuertos españoles, tal vez, originó un exceso de confianza, multiplicando las inversiones. Se crearon nuevos centros y se ampliaron sin cesar las instalaciones. Todo se ha realizado con una lógica expansiva que, en ciertos casos, ha rozado la desmesura (Bel, 2011). Se justificaba ese proceder diciendo que había que adelantarse a las nuevas y crecientes necesidades futuras. También por su apego a la idea tradicional de considerar las infraestructuras como motor del desarrollo económico (Dobruszkes y Rouyet, 2002; Galindo y Sosvilla, 2012). La sorpresa se produce cuando, desde hace unos años, se comprueba con asombro que se ha roto tal tendencia. De esa manera se advierte el gigantismo de numerosas instalaciones infrautilizadas. Quizás, por ello, es oportuno reflexionar sobre cuanto sucede, sus motivos y secuelas.

El objetivo medular de esta investigación es analizar la dimensión del descenso del tráfico aéreo en España, sus causas, efectos y consecuencias; tanto en su conjunto, como en los diferentes centros del sistema aeroportuario español. La hipótesis central presentada, para su contrastación, se centra en lo siguiente: estamos ante una situación que combina dos elementos básicos, estructurales, diferentes entre sí. A saber:

a) La crisis económica española es profunda y compleja. Se advierte un agotamiento del modelo productivo español que precisa transformarse a fondo. Esta debilidad se manifiesta en una serie de indicadores que señalan, a modo de síntomas, plurales desajustes económicos. La reducción de la demanda del tráfico interno es una de sus consecuencias inmediatas (Dobruszkes y Van Hamme, 2011). La naturaleza de todo esto es honda. Se podrá superar con éxito en la medida en que se alcancen alternativas capaces y acertadas. De lo contrario, se abre un futuro inquietante para la economía española (Dehesa, 2009). No parece pues una crisis más, coyuntural, de las habituales y periódicas que aquejan al sistema capitalista, a las cuales se las denomina crisis de crecimiento (Tortella y Núñez, 2011).

b) Entendemos que también son de naturaleza estructural las intensas modificaciones que está registrando el funcionamiento del transporte aéreo. En pocos años se ha transformado de pleno (Elissalde, 2000). Son cambios iniciados hace años, a veces bruscos, que incluso por su novedad pueden dificultar la comprensión global del proceso. Como el mercado aéreo español tiene cierta dimensión y complejidad, es lógico que participe de esas transformaciones de consecuencias plurales (Gamir y Ramos, 2002).

Dentro de ese escenario complejo y en transformación, esta investigación se centra en los cambios registrados por los aeropuertos españoles; en sus causas y consecuencias. De sobra es sabido que estos se convierten en elementos complejos, auténticas plataformas aeroportuarias, donde, además del transporte, se concentran multitud de servicios y actividades complementarias (Kasarda y Lindsay, 2011). Se comprende así su destacada significación para aquellas ciudades donde se ubican y para las regiones vecinas o cercanas (García et al., 1996). De ahí su trascendencia en la lógica competitividad territorial (Bel y Fageda, 2007).

Se analiza, en especial, uno de sus principales componentes, el movimiento de pasajeros, internacional e interior. Se utilizan como umbral de referencia los aeropuertos con tráfico superior al millón de pasajeros, los de mayor tamaño. Suman un número apreciable (en concreto, 26 en 2007 y 19 en 2012); si bien la proporción de pasajeros transportados en ellos es mucho mayor (98,32% del total en 2012 y 98,10 en 2007). Es sabido que las razones para que un aeropuerto siga operativo son numerosas y de diferente índole, pero las de naturaleza económica son, cada vez más, fundamentales. En tal sentido, aunque la rentabilidad de un aeropuerto depende de numerosos factores, solo cuando se alcanza un determinado volumen de tráfico su mantenimiento es más factible. Los umbrales fijados en tal sentido no siempre coinciden exactamente. Eran menores hace unos años (Bellotti, 1975). Recientemente, tienden a fijarse en torno a un millón de pasajeros (Marcadon et al., 1997; Carré, 2001). De ahí la opción elegida para este análisis.

Su estudio pormenorizado intenta elaborar una caracterización que pueda ser la base para alcanzar una tipología posterior, la cual ayude a la comprensión global de cuanto acaece. Tal vez, así será posible continuar hacia futuras propuestas de modelización.

La mayor proporción de datos empleados proceden del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil; asimismo de ciertos organismos públicos encargados de otros modos de transporte (caso del transporte terrestre): tanto por las VRGC como por la AV. También de AENA (2014), en su condición de agencia dominante en la gestión de los aeropuertos. Son diferentes fuentes, especificadas en cada caso a lo largo de la investigación. También ha sido necesario recurrir a la información directa de varios aeropuertos, dada la singularidad de sus situaciones. Al tratarse de un asunto complejo, de ámbito nacional, es necesario tener presente numerosas fuentes estadísticas complementarias referidas a dispares apartados socio-económicos. Todas ellas ayudan a conseguir una visión global más acertada de la complicada realidad existente, pues influyen en su balance final.

La metodología empleada precisa combinar diferentes escalas espaciales de análisis (nacional, regional, local) para relacionar las diversas fuentes y su aplicación específica. Una tarea de síntesis, a su vez, ayuda a elaborar las caracterizaciones y tipologías aludidas. Las representaciones cartográficas constituyen un procedimiento adecuado de expresión. Complementariamente, se han realizado entrevistas cualificadas a varios gestores y organismos públicos encargados del funcionamiento de ciertos aeropuertos.

El plan de trabajo y organización del artículo es el siguiente: tras unas palabras de introducción, delimitación del tema objeto de análisis y otras referencias metodológicas, en el apartado 2 se estudia, dentro de la nueva estructura del tráfico aéreo, cómo se ha pasado de su ascenso inicial a la situación presente. En el siguiente (apartado 3) se aborda el retroceso reciente y se explican sus causas. En el apartado 4 se analiza su desigual incidencia en los aeropuertos españoles. Unas reflexiones finales y conclusiones lo cierran.

## Modificaciones estructurales recientes en el tráfico aéreo. El movimiento de pasajeros: del ascenso continuado precedente y retroceso actual

Los cambios estructurales en la organización del tráfico en los últimos lustros son intensos y profundos. Su complicación obliga a abordar aquí solo aquellos aspectos más destacados. Unas breves referencias se aportan a continuación:

i) La liberalización del mercado aéreo es el nuevo marco operativo de actuación. Sus consecuencias son de calado (Button, 2009). Es probable que aún sean mayores en adelante, como indican Bel et al. (2006). Los reajustes que están realizando las compañías, de manera significativa las nacionales (llamadas comúnmente de bandera), son acusados. Sus efectos concretos son apreciables, en especial en numerosos aeropuertos. El rápido ascenso y protagonismo de las compañías de bajo coste (Low Cost Carriers, LCC), de manera complementaria a lo anterior, constituye otro elemento esencial a tener presente (Agulló et al., 2007).

ii) Dada la significación apreciable del tráfico aéreo español con el exterior, se entiende mejor lo acaecido, al fijarse en los reacomodos espaciales registrados en ese marco (Biplan, 2004). Deben contemplarse sus diferentes escalas: la planetaria (con un protagonismo creciente de ciertas regiones asiáticas y de América). En ese nuevo sistema mundial queda por ver qué papel será capaz de representar Europa. Dentro de ella, la plataforma ibérica (a través de sus aeropuertos principales) tendrá que articular sus respuestas, buscando, si es capaz, un hueco en el ámbito de un mercado mundial crecientemente competitivo (Veltz, 1996); lo cual no parece claramente alcanzado (Burghouwt, 2007). En el conjunto español deberá reconfigurarse un nuevo esquema operativo territorial, capaz de ofrecer soluciones apropiadas a ese escenario, más abierto y en proceso de reorganización. La trama de aeropuertos operativos en España deberá adaptarse a los nuevos sistemas de flujos aéreos. Así ocurrió con la articulación del modelo *hub & spoke* (HS). Con posterioridad, el auge de operaciones directas *point to point* (PP) y sus notables modificaciones en el tráfico de numerosos centros también conllevó otros cambios (Alderigui et al., 2005). La red de aeropuertos españoles, al adaptarse a tales transformaciones, incrementa su competencia interna (Suau y Burghouwt, 2011). Todo ello, como antes se apuntó, dentro de un contexto económico negativo, de agotamiento de un modelo productivo con acusados reajustes en busca de un mayor equilibrio.

iii) Al mismo tiempo, los aeropuertos españoles se enfrentan a otro asunto, derivado de las mejoras en su accesibilidad territorial (Morales, 2010). Por una parte, la densa red construida de vías rápidas de gran capacidad (VRGC) conlleva una reducción apreciable en las isocronas de viaje (Gutiérrez, 1998). Por otra, la expansión creciente de la alta velocidad ferroviaria (AV), a menudo, compite directamente con el avión (Roman et al., 2007), al igual que sucede en otros países (Chaperon y Bozzani, 2003). Todo ello representa nuevos retos para el tráfico aéreo interno.

El incremento del transporte aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles en las últimas cuatro décadas casi se multiplicó por diez (pasaron de 21,4 millones en 1970 a 208,5 en su máximo, 2007). Esa tendencia se corresponde con lo sucedido en varios países del entorno. Es remarcable el vigor de su ascenso. Se ha convertido en uno de los mercados de mayor tráfico en el ámbito europeo (Serrano y García, 2010).

El número de aeropuertos se ha duplicado a la vez que ampliaron sus instalaciones. Poco se parecen las infraestructuras aeroportuarias españolas actuales a las de hace unas décadas (Martí-Heneberg et al., 2007). De esa manera, ha sido factible acoger de forma adecuada el volumen de aeronaves en alza continua (Marín, 1999). Estas han pasado de 0,38 millones en 1970 a 2,09 millones en 2007. Los datos específicos se detallan en el Cuadro 1.

*Cuadro 1. Dinámica del tráfico aéreo civil, pasajeros y aeronaves, importancia del ámbito internacional. Fuente: elaboración propia sobre datos del INE (Instituto Nacional de Estadística).*

Años	Total movimiento pasajeros, miles	% internacional	Total movimiento aeronaves	% internacional
1970	21.410	53,74	388.534	43,50
1980	45.560	45,66	507.131	40,74
1990	73.369	51,97	733.506	45,69
1995	94.869	58,01	984.791	46,39
2000	138.690	58,37	1.531.609	46,15
2005	178.194	57,36	1.786.330	46,75
2007	208.595	57,30	2.097.429	47,00
2011	203.291	62,51	1.845.229	51,99
2012	193.178	65,45	1.664.306	55,77

El incremento de los pasajeros, en buena lógica, evolucionó casi al mismo ritmo que el del tráfico de aviones. Si bien las series estadísticas indican un creciente número de pasajeros transportados por cada avión. Pasa de 55,1 en 1970 a 116,07 en 2012. Se ha duplicado la cifra inicial. Ello cabe atribuirlo al continuo aumento de la capacidad de transporte de los aviones y a una racionalización de los servicios aéreos, que acomodan la oferta de rutas y sus frecuencias a la demanda real de pasajeros. Un proceso de mejor aprovechamiento y operatividad (Rendeiro, 2002). Este aspecto es esencial para mantener precios estables y mayores ganancias (Lozano y Gutiérrez, 2011). También deben valorarse los profundos cambios registrados a lo largo de ese tiempo en el sistema de organización de estas empresas, a causa de la liberalización de los servicios (Vidal, 2008). En adelante habrá ocasión de volver sobre ello con más detalle.

Un rasgo sobresaliente del tráfico aéreo español es la importancia creciente de los flujos internacionales. En 2012 alcanzan el 55,7% del total. Su explicación se incardina en varias de las causas básicas favorecedoras del aumento del tráfico aéreo. El crecimiento y consolidación de las actividades englobadas en lo que se denominan aspectos turísticos, ligados al ocio, el tiempo libre y recreación, constituyen un apartado esencial en el ascenso del mercado del tráfico aéreo en España (Díaz, 2012). En todo ese tiempo se ha incrementado el número de visitantes extranjeros a España (en 1970 los turistas entrados ascendieron a 24,1 millones; en 2012 sumaron 57,1 millones). A su vez, también es creciente la proporción de esos viajeros que utilizan el modo de desplazamiento aéreo en sus viajes. Así, en 1970 ascendían a 5,3 millones, mientras que en 2012 fueron más de cuarenta millones. Su significación porcentual también ha aumentado con fuerza. En la primera fecha estos representaron el 22,38% del total, proporción que supera en 2012 el setenta por ciento.

De manera progresiva, al paso de los años se aprecia más el valor del tiempo empleado en los desplazamientos, dentro de la denominada compresión espacio-temporal propia del capitalismo postfordista (Harvey, 1996). Eso implica aquilatar el uso y la distribución del tiempo disponible (Hernández, 2008). Por otro lado, el coste real de los viajes aéreos no se ha incrementado, sino que en proporción ha sufrido descensos. Eso ayudó a incorporar al consumo capas crecientes de la población; si bien condujo al uso repetitivo por parte de una clientela más fidelizada (Guillen y Lall, 2004). A todo ello se añade la profunda modificación experimentada por las estructuras de organización de los desplazamientos aéreos (Fageda et al., 2011).

De los sistemas iniciales de funcionamiento en red se pasa a los nodos primados (*hub and spoke*), evolucionando después a enlaces directos con mayor número de nodos centrales de servicios (Rey, 2003). Todo eso, en definitiva, favorece el incremento de los desplazamientos. Tales cambios, objeto de análisis desde diferentes disciplinas, conviene acotarlos desde la Geografía. De forma somera se exponen algunos aspectos relacionados con ello, que influyen en el incremento del tráfico de pasajeros.

Es destacada la significación del conjunto de *jubilados extranjeros* residentes en España. Su presencia comienza hace décadas. Sus colonias más numerosas se localizan en las áreas litorales mediterráneas de la península ibérica y las Islas Baleares y Canarias. Su número global es difícil de precisar; entre otras cuestiones por su propia naturaleza, movilidad y fluidez. Varios autores lo elevan a más de medio millón de personas (Huete, 2009). Proceden en su mayoría de los países cercanos de Europa Occidental. Los enlaces aéreos permiten mantener frecuentes relaciones entre sus lugares de residencia habitual y los de origen. Estos flujos bidireccionales propician abundantes vuelos.

Otro fenómeno añadido recientemente, que contribuye a incrementar el tráfico aéreo exterior, es la *inmigración exterior* afincada en España en años recientes. Su ascenso brusco comienza a mediados de los noventa. En poco más de diez años, hacia 2008, su número se aproximó a los 6 millones (5,7 millones según los datos del Censo de Población de 2011). Dado su volumen y procedencia mayoritaria (Europa del Este e Iberoamérica), ha generado decenas de miles de desplazamientos, reforzando los enlaces aéreos.

La *internacionalización de la economía española* se relanza con vigor en 1986, a partir de la incorporación de España a la Unión Europea. Ese proceso creciente y continuado precisa contactos presenciales, a pesar del desarrollo de las nuevas tecnologías. El avión es el modo de transporte idóneo para tales desplazamientos.

Ese escenario global de cambios brevemente referidos, junto a otros de dispar naturaleza, que sería posible añadir, relacionados con las mejoras y modificaciones de las infraestructuras aeroportuarias y los sistemas operativos, han favorecido la creación un nuevo marco del mercado aéreo (Burghouwt y Hakfoort, 2001), con dimensión creciente y diversificación de los usuarios.

Pero, sobre todo, en el caso español la motivación esencial de su crecimiento está relacionada directamente con el auge de las *actividades turísticas* y otras colaterales entendidas en su sentido amplio. Unas breves consideraciones al respecto se añaden:

- » Por una parte, el *turismo español* hacia el exterior ha crecido con extraordinaria fuerza. Se ha avanzado desde cifras iniciales modestas: poco más de un millón de turistas emplearon el avión en sus salidas al extranjero en 1990; más de cinco millones en 2007; reduciéndose en los años más recientes (caída en torno a un millón).
- » Por otra, con gran diferencia sobre los apartados indicados, la mayor aportación al movimiento aéreo exterior español corresponde a los turistas que vienen de forma masiva a España, asociados a ese fin y al ocio en general. Su incremento no ha cesado (Hernández, 2008). Aunque ya se apuntaron algunos datos antes, ahora se detallan. Su ascenso creciente se resume en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Turistas entrados en España; uso del modo aéreo de transporte. Fuente: INE. Instituto de Estudios Turísticos

Años	Total (miles)	Vía aérea (miles)	% aéreo/total
1970	24.105	5.396	22,38
1980	34.026	9.203	26,99
1990	52.035	16.732	32,15
2000	48.201	34.339	71,24
2007	59.173	44.324	74,90
2011	56.694	44.635	78,73
2012	59.921	46.326	79,98

Los valores totales decenales, salvo la inflexión en el año 2000, confirman un crecimiento ascendente. El modo aéreo de desplazamiento logra un aumento abultado. Los datos absolutos registran un alza espectacular. Su significación relativa también es creciente. Dada la naturaleza colateral del asunto para esta investigación, no procede detenerse en ello. Pero sí conviene añadir unas escuetas reflexiones acerca de las causas centrales que hay detrás de ese vigoroso comportamiento y su repercusión futura. Estas tienen que ver con los siguientes apartados:

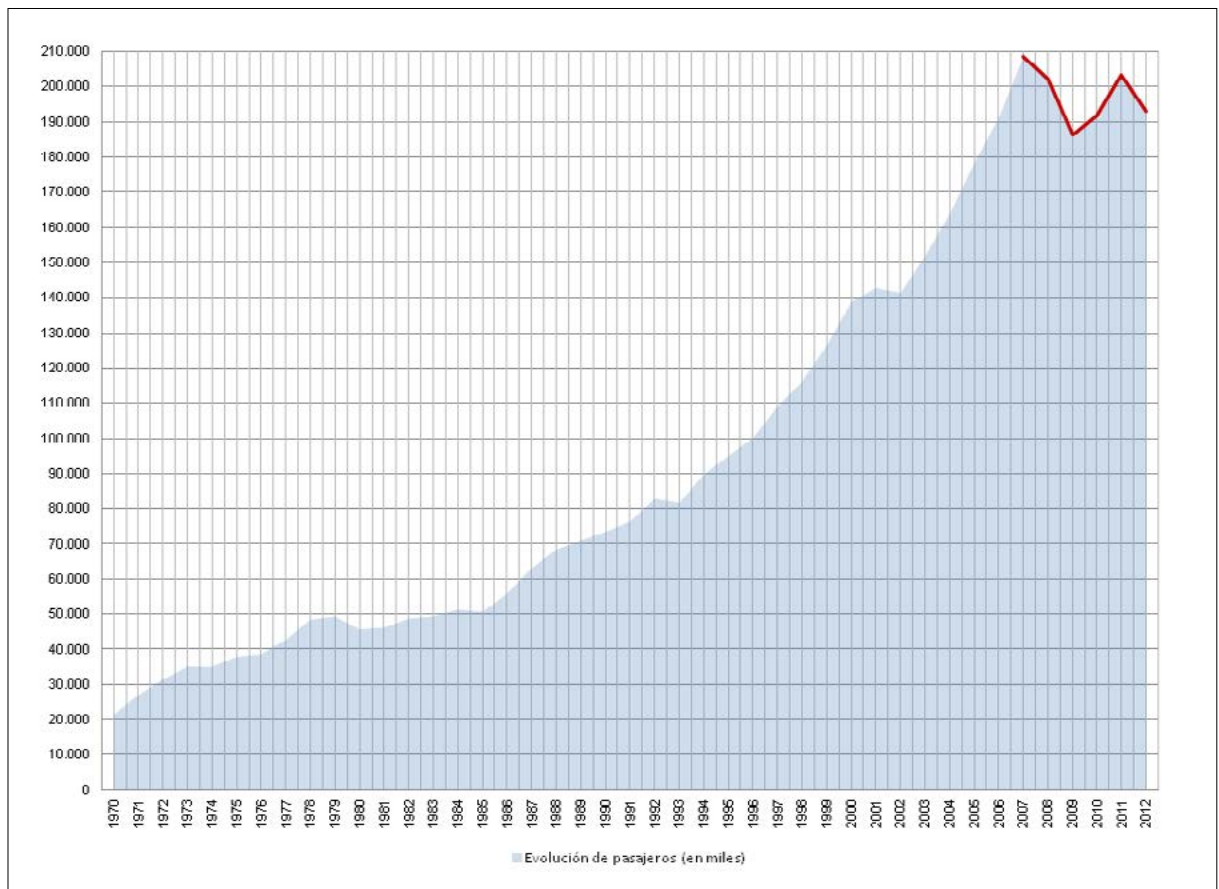
- » El equipamiento hotelero, si bien es un valor limitado, permite calibrar la capacidad de acogida de turistas. Así, en 1970, las plazas regladas ascendían a 0,54 millones. Tras su continuado crecimiento, en 2012 sumaban 1,83 millones. Son valores superiores a los de otros destinos turísticos del Mediterráneo. Cuestión bien distinta es la sostenibilidad de ese modelo masivo (Pulido, 2011).
- » De manera complementaria, deben señalarse las viviendas y apartamentos utilizados con fines de acogida turística, aunque su número es más difícil de precisar. Tras cifras regladas exiguas, numerosos indicios apuntan a la existencia de cantidades reales mayores. La mayor parte, asociadas a esa actividad (Casado, 2004).
- » Tampoco debe olvidarse el enorme papel desempeñado por una amplia serie de servicios relacionados con esas prácticas (Rendeiro, 2010).
- » La procedencia europea de turistas es destacada. Los destinos espaciales de esos flujos son amplios y diseminados en el territorio español, aunque con un protagonismo claro de los archipiélagos y ciertas áreas costeras del Mediterráneo. Eso justifica que el modo de transporte más adecuado sea el aéreo. Sobre todo, cuando las nuevas formas de organización de los sistemas de vuelos, *point-to-point* (PP), posibilitan atender esa demanda tan vasta y diversificada (Castillo-Manzano et al., 2012). En gran medida, ello explica, aunque no justifica, el amplio número de aeropuertos existente en España, atendiendo a la significación de los flujos de tráfico internacional.

Todo lo hasta aquí señalado ha contribuido y ayuda a entender, de manera esencial, el aumento intenso del tráfico de pasajeros.

## Reducción reciente del tráfico, análisis y explicación

La Figura 1 muestra con nitidez la evolución del tráfico de pasajeros entre 1970 y 2012. En sus inicios representaba la décima parte de lo alcanzado cuarenta años después. Se enfatiza que ninguna de las inflexiones anteriores alcanzó la significación de la actual.

Así, los datos recientes muestran otra tendencia (Cuadro 3).



**Cuadro 3. Retroceso del movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles, 2007-2012.** Fuente: *Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento*

Periodo	Total pasajeros (en miles)	Retroceso en % sobre año precedente
2007-2008	-6.288	-3,02
2008-2009	-15.842	-7,84
2009-2010	+5.087	+2,78
2010-2011	+11.759	+6,13
2011-2012	-15.417	-4,99
<b>Balance: 2007-12</b>	<b>-15.417</b>	<b>-7,40</b>

**Figura 1. Evolución del movimiento de pasajeros en aeropuertos españoles (1970-2012).** Fuente: *elaboración propia. Anuarios INE y Ministerio de Fomento*

El descenso de pasajeros no se hace de forma brusca, de un año a otro, sino que al retroceso inicial, sucede otro mayor. Tras los años 2010 y 2011, con una recuperación: de 5,08 y 11,73 millones de pasajeros; de nuevo, entre 2011 y 2012, el volumen de tráfico se retrae con virulencia. Los valores de 2012 quedan por debajo del umbral máximo (2007), se reducen en 15,4 millones de pasajeros.

Complementariamente, y de manera específica, interesa fijarse en algunas de las modificaciones referidas a la composición estructural del tráfico aéreo. Así, por ejemplo, un elemento destacado tiene que ver con la tipología de los vuelos. Durante los años recientes referidos, sigue descendiendo en España la proporción de vuelos y pasajeros transportados mediante el denominado sistema *charter* (no regulares), en beneficio de los que utilizan vuelos regulares. Entre 2007 y 2012 se contabilizan caídas importantes; las aeronaves correspondientes a vuelos regulares ascienden 2,88 puntos (pasan del 87,46% al 90,34% sobre el total). En



ese mismo tiempo, los viajeros transportados en ellas también aumentan el 3,73% (suben del 86,97% al 90,70%). Por su parte, continúa el aumento de vuelos y pasajeros que utilizan los viajes *low cost*. Han pasado de representar una débil proporción a más de la mitad (54 % en 2012). Su tendencia creciente es significativa (European Union, 2013).

Al analizar los datos de los destinos del tráfico de pasajeros, se comprueban ligeras alteraciones (Cuadro 4).

*Cuadro 4. Evolución del tráfico aéreo civil, pasajeros y aeronaves, durante los recientes años de crisis económica. Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE*

Años	Total movimiento pasajeros (en miles)	% exterior	Total movimiento aeronaves	% exterior
2007	208.510	57,42	2.097.429	47,00
2008	202.307	59,49	2.020.151	47,92
2009	186.465	59,37	1.801.666	48,24
2010	191.552	60,02	1.796.330	49,56
2011	203.311	62,51	1.845.229	51,99
2012	193.178	65,46	1.664.306	55,77

Se registra un aumento progresivo (entre 2007 y 2012) del tráfico aéreo exterior (ya aludido), frente al interior. En concreto, la proporción de pasajeros en esa dirección asciende 8,04 puntos. También las aeronaves lo hacen en 8,77 puntos. Eso confirma la mayor fortaleza de estos destinos frente al tráfico interior. Puede interpretarse, en buena medida, como un afianzamiento del papel significativo desempeñado por las actividades relacionadas con el amplio campo del turismo y demás segmentos asimilados, dada su enorme significación (Cuadrado, 2011). La preeminencia del tráfico exterior aconseja desmenuzar su composición, para aquilatar matices (Cuadro 5).

*Cuadro 5. Tráfico de pasajeros extranjeros por los aeropuertos españoles (%). Grandes áreas de procedencia y destino. Fuente: INE. Instituto de Estudios Turísticos*

Años	Europa	América Centro y Sur	África	Resto
1975	91,96	2,67	1,62	3,75
1980	91,21	3,22	1,90	3,67
1990	90,91	3,74	1,59	3,76
2000	91,90	4,10	1,29	2,71
2007	90,40	5,47	1,74	2,39
2008	89,74	5,72	1,83	2,71
2009	88,90	5,72	2,18	3,20
2010	88,45	5,36	2,20	3,99
2011	88,60	5,14	2,23	4,03
2012	88,71	4,99	2,25	4,05

Europa sobresale por su proporción destacada en el tráfico exterior. Desde hace lustros se mantiene esa significación (en 1975 superaba el 91,90%), con una ligera, si bien continuada, disminución. En los inicios de la última reducción global del tráfico aéreo (2007), aún representaba un significativo 90,40%. En estos últimos años se reduce esa

proporción (casi dos puntos). Por el contrario, los flujos con América del Centro y Sur, dentro de una significación modesta, no han cesado de crecer, duplicándose casi entre 1970 y 2012; ahora bien, se encoge ligeramente entre 2008 y 2012 (-0,73 puntos). Ya se indicaron algunas de sus causas.

Algo similar en cuanto a su tendencia, si bien en cantidades menores, han registrado los movimientos aéreos con África. En esos últimos cuatro años citados. Aquí deben referirse causas similares a las apuntadas en el párrafo anterior.

Para el resto de los destinos internacionales, aunque continúa su debilidad general durante los años de inflexión del tráfico aéreo, asciende ligeramente ese trasiego (crece desde el 2,39% en 2007 al 4,05% en 2012), aumentando 1,66 puntos. Dentro de la modestia de su proporción, ofrece un balance positivo.

### *Acerca de las causas del retroceso del tráfico de pasajeros*

En los inicios de 2014, España se encuentra aún en plena recesión económica, aunque se advierten ciertos síntomas más favorables (Garicano, 2014). Ello tal vez dificulta conseguir una visión global de cuanto ha acaecido (Ontiveros y Valero, 2013). No obstante, los valores macroeconómicos confirman el curso de los hechos (Cuadro 6).

*Cuadro 6. Evolución trimestral reciente del PIB en España. Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE*

Años	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre
2008	2,7	1,9	0,3	-1,4
2009	-3,5	-4,5	-4,1	-3,1
2010	-1,4	0,1	0,2	0,5
2011	0,6	0,3	0,0	-0,6
2012	-1,2	-1,6	-1,7	-2,1
2013	-1,97	-1,6	-1,1	-0,2
2014	0,5	1,2	-	-

Tomando como referencia la evolución del PIB, en un balance sencillo, desde 2008 ha sido negativo, salvo coyunturalmente en algún trimestre. Otro criterio básico de referencia, que confirma la dimensión acusada de la crisis económica que sufre España, lo aportan los datos que contabilizan la actividad laboral (tanto la población ocupada como en paro). Los datos del Cuadro 7 son contundentes, apenas precisan comentarios.

*Cuadro 7. Disminución de la población ocupada y ascenso del paro. Fuente: Elaboración propia sobre datos del INE. \*EPA: Encuesta de Población Activa. Valores a fin de año.*

Años	Total población ocupada (en miles)	Paro (EPA)* (en miles)	Tasa de paro
2000	14.473,7	2.370,4	14,1
2007	20.476,9	1.927,5	8,6
2010	18.408,1	4.696,6	20,3
2011	17.807,6	5.273,6	22,8
2012	16.530,2	5.745,5	26,0
2013	16.173,6	5.896,2	25,7

Tras los valores favorables entre 2000 y 2007, se suceden los negativos. Sobresale el fuerte descenso de la población ocupada (entre 2007 y 2013 retrocede en casi cuatro millones de personas). Por su parte, el aumento del paro es dramático; se acrecienta en cerca de cuatro millones. Esas cifras confirman que la economía española pasa, tras unos años de apreciable crecimiento, a otra situación bien distinta, marcada por el retroceso y los reajustes. La vida cotidiana para buena parte de la población conlleva rasgos duros y preocupantes. De hecho, una gran proporción de todo el sistema productivo se ha resentido, directa o indirectamente. La espiral de declive marca el comportamiento de numerosos apartados económicos (Velarde, 2011).

Otros rubros confirman la mala situación de ciertos indicadores productivos esenciales. Destaca el déficit de las cuentas públicas, de las diferentes administraciones. Tras su fuerte aumento, a pesar de los esfuerzos realizados recientemente, resulta difícil reducirlo. Eso repercute en el ascenso de la deuda acumulada, lo cual introduce tensiones entre su fiabilidad, renovación y financiación. El propio sistema financiero, endeudado y sin posibilidad de hacerle frente desde dentro, precisó la recapitalización exterior (se inició en el verano de 2012, con ayuda de la Unión Europea; ha consumido más de 53.000 millones de euros). Ello ha elevado el montante de la deuda. Esta etapa de declive sistémico se acrecienta y abarca a numerosos sectores, afectando a la economía real, productiva. Junto a numerosos indicadores concretos que pueden añadirse, son palpables los que afectan al conjunto de la población y su comportamiento cotidiano. De manera súbita, pero prolongada en el tiempo, la sociedad española se ha visto invadida por una realidad económica adversa, que se alarga y barrunta un incierto futuro (Dehesa, 2013). Debe enfatizarse que a menudo se hace referencia a todo lo relacionado con la construcción como elemento esencial de la crisis económica en España (García Montalvo, 2009), y sin duda constituye un añadido destacado dentro lo que se considera el agotamiento de un ciclo productivo (Montoro et al., 2011; Galindo y Sosvilla, 2012).

De manera complementaria, interesa referirse a otro elemento esencial del que se han derivado numerosos cambios estructurales que afectan a todo el sistema de funcionamiento de los desplazamientos aéreos. Son las profundas y numerosas consecuencias y transformaciones derivadas de la liberalización del tráfico aéreo. Si bien la liberalización ha contribuido a incrementar el tráfico aéreo, sus efectos contrarios son más palpables en años de recesión y crisis económica (Derudder y Witlox, 2009). También, la competitividad de las compañías se ha acelerado (Dobruszkes, 2006). En ese proceso, debe enfatizarse la irrupción de las llamadas compañías de bajo coste. Ello ha supuesto un cambio acusado en todo el campo de la aviación civil. Han acentuado la competitividad entre los propios aeropuertos. Así se entiende la amplia serie de transformaciones aceleradas en las que se ve inmerso todo el sistema operativo del transporte aéreo.

En el caso concreto que nos ocupa (España), todo ello está coincidiendo con un periodo en el que, a unos años de expansión de los flujos aéreos, han seguido otros de reducción de la demanda. Eso explica los acusados desajustes que registran numerosos aeropuertos al acomodarse a la nueva realidad.

La aminoración de la actividad productiva general se traslada a la reducción de las necesidades de tráfico. Eso explica la contracción de los flujos aéreos interiores. Ahora bien, conviene matizar que no es correcto asociar el tráfico aéreo interior como originado en su totalidad por españoles; aunque, en buena medida, les corresponde una elevada proporción.

Entre 2007 y 2012 se contabiliza un descenso de 22,32 millones de pasajeros en vuelos interiores, mientras que los vuelos internacionales crecen en esos años 6,91 millones. Las cifras porcentuales indican un balance general, global, negativo: -7,36%. Pero mientras que los pasajeros de vuelos internacionales se incrementan en un 5,78%, los

de los vuelos interiores se reducen un 25,07%. Esos datos confirman el desigual comportamiento del tráfico aéreo en España, desde esa perspectiva, en los años recientes de crisis y recesión económica.

Es comprensible que la situación económica negativa, profunda y continuada, afecte a millones de particulares y a empresas. Todos aminoran sus gastos de viaje y reajustan sus presupuestos en apartados relacionados con los desplazamientos aéreos. También, las administraciones públicas no pueden mantener la misma prodigalidad en subvencionar cientos de líneas de vuelos servidas por compañías aéreas; las cuales, ante ese nuevo escenario, eliminan numerosas rutas, o se reacomodan en otras más rentables. Así, se advierte que, en pleno proceso de liberalización del mercado aéreo, de ampliación de la oferta, contención y reducción de tarifas, los desplazamientos aéreos, en especial los internos, se reducen.

Igualmente, deben tenerse presentes otros aspectos relacionados que concurren con el transporte interior: las mejoras en carreteras (autopistas y autovías) y el ferrocarril, en especial las líneas de alta velocidad. La amplitud de la red de unas y otras y sus crecientes servicios ofrecen una creciente competencia con los vuelos interiores.

### **Incidencia desigual del descenso del tráfico de pasajeros en los mayores aeropuertos españoles**

Del medio centenar de aeropuertos que funcionan en España, la mitad se analizan en esta investigación, y registran un volumen de tráfico que se acerca o sobrepasa el millón de pasajeros. Cerrando la relación seleccionada (Cuadro 8) figura el aeropuerto de La Palma, que en 2007 acogió 1,145 millones de pasajeros.

En 2007 la suma del tráfico aéreo de esos 26 aeropuertos (con umbral de pasajeros superior a un millón) fue de 204,63 millones de pasajeros, es decir, el 98,10% del total. Por su parte, los datos de esos mismos aeropuertos indican en 2012 un descenso del tráfico de 14,69 millones de pasajeros (queda en 189,94 millones). Esta cantidad significa el 98,32% del total del tráfico aéreo español. Así pues, dentro de su reducción absoluta conjunta, estos aeropuertos elevaron su cuota de mercado en 0,22 puntos. La Figura 2 representa la dispar significación alcanzada por el tráfico interior (doméstico) e internacional en cada uno de los principales aeropuertos. Complementariamente, la Figura 3 especifica las variaciones porcentuales registradas en cada aeropuerto, tanto globales, como en el tráfico internacional.

Se confirma su significación dentro del tráfico aéreo español. Estos centros constituyen el almacén básico de la infraestructura aérea nacional. Se comprueba que la pérdida global de pasajeros (-14,69 millones; reducción del 7,18%), conlleva apreciables transformaciones recientes en el conjunto del sistema, acentuando la competencia interna (Martí-Heneberg et al., 2007). A continuación, se trata de analizar con más detenimiento su proceder, indagando sobre sus causas y motivaciones.

Dentro del contexto de descenso general de pasajeros en esos 26 aeropuertos, solo 4 de ellos logran un balance favorable entre los años 2007 y 2012. El resto (22), registran retrocesos. El cómputo de los valores absolutos difiere de manera sustancial entre ellos, entre otros aspectos, debido a la disparidad de las cifras contabilizadas. También son acusadas las variaciones porcentuales. Tales modificaciones representan alteraciones significativas en la jerarquía aeroportuaria (Cuadro 8). Se contabilizan quince cambios, con ascensos y descensos de hasta 6 puestos (Figura 2).

Cuadro 8. Transporte aéreo de pasajeros en los principales aeropuertos españoles. Balance 2007-2012. Fuente: elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

Aeropuertos	Total Pasajeros (miles)						% Pasajeros internacional/total		
	2007	Jerarquía	2012	Jerarquía	Diferencias 2012/2007		2007	2012	Diferencia 2012/2007
					Valores absolutos	Valores %			
Madrid-Barajas	51.867	1º	45.102	1º	- 6.765	- 13,05	56,03	67,87	11,84
Barcelona-El Prat	32.703	2º	35.091	2º	+ 2.388	+ 7,30	53,87	67,36	13,49
Palma de Mallorca	23.205	3º	22.652	3º	- 853	- 2,39	71,55	75,26	3,71
Málaga-Costa del Sol	13.544	4º	12.532	4º	-1.012	- 7,48	73,97	80,76	6,79
Gran Canaria	10.066	5º	9.688	5º	- 378	- 3,76	54,38	59,03	4,65
Alicante	9.098	6º	8.839	6º	- 259	- 2,85	78,52	84,05	5,53
Tenerife-Sur	8.337	7º	8.381	7º	+ 44	+ 0,52	80,12	89,90	9,78
Valencia	5.914	8º	4.735	10º	- 1.179	- 19,94	53,27	65,93	12,66
Lanzarote	5.472	9º	5.081	9º	- 391	- 7,15	59,10	66,75	7,65
Gerona	4.820	10º	2.819	15º	- 2.001	- 41,52	95,13	92,12	- 3,01
Ibiza	4.725	11º	5.529	8º	+ 804	+ 17,01	56,35	58,32	1,97
Fuerteventura	4.530	12º	4.330	11º	- 200	- 4,42	67,04	76,58	9,54
Sevilla	4.480	13º	4.269	12º	- 211	- 4,71	28,32	33,77	5,42
Bilbao	4.261	14º	4.162	13º	- 99	- 2,33	25,38	34,43	9,05
Tenerife Norte	4.123	15º	3.713	14º	- 410	- 9,95	4,41	1,26	- 3,15
Menorca	2.755	16º	2.532	16º	- 223	- 8,10	59,92	49,96	- 9,96
Santiago	2.010	17º	2.188	17º	+ 178	+ 8,85	17,09	13,34	- 3,75
Murcia-San Javier	1.994	18º	1.181	19º	- 813	- 40,78	91,07	94,15	3,08
Jerez de la Frontera	1.534	19º	830	23º	- 704	- 45,90	37,84	45,18	7,34
Granada	1.448	20º	725	26º	- 723	- 49,94	27,36	3,03	- 24,33
Asturias	1.455	21º	1.305	18º	- 150	- 10,31	7,52	11,03	3,51
Vigo	1.405	22º	829	24º	- 576	- 41,00	6,97	11,21	4,24
Reas	1.294	23º	922	21º	- 272	- 28,75	99,45	96,20	- 3,25
La Coruña	1.251	24º	835	22º	- 416	- 33,26	7,03	12,33	5,30
Almería	1.202	25º	729	25º	- 473	- 39,36	53,62	42,52	- 11,10
La Palma	1.145	26º	946	20º	+ 199	+ 17,38	20,69	25,84	5,15
Suma (A)	204.638	-	189.945	-	-14.693	-7,18	58,19	66,08	7,89
Total aeropuertos (B)	208.595	-	193.178	-	-15.417	-7,60	57,30	65,45	8,15
% A/B	98,10	-	98,32	-	95,30	-	-	-	-

Si se consideran los de mayor tráfico en su dimensión absoluta, solo el aeropuerto de Barcelona suma una cantidad apreciable de pasajeros en esos años de crisis (2,38 millones), que corresponden a un alza del 7,30%. El aumento del tráfico exterior, junto a otras circunstancias, como el afianzamiento de Vueling (filial de Iberia e integrada en IAG), con centro operacional en esa ciudad. También debe destacarse el papel de Ryanair, abriendo ciertas líneas internacionales y trasladando sus actividades desde Gerona. El aumento de su proporción de pasajeros internacionales crece casi el doble que la media española. Buen resultado para un centro que busca ascender (Burghouwt, 2007) y convertirse en un *Hub* de referencia. Un balance favorable logra Ibiza, en especial con su ascenso porcentual (+17,01%), parte lo debe al refuerzo de su tráfico exterior, pero más al doméstico. Constituye el mejor resultado de los aeropuertos insulares de ese archipiélago. Más débil es el balance favorable de Santiago, que prosigue en su camino a la consolidación como

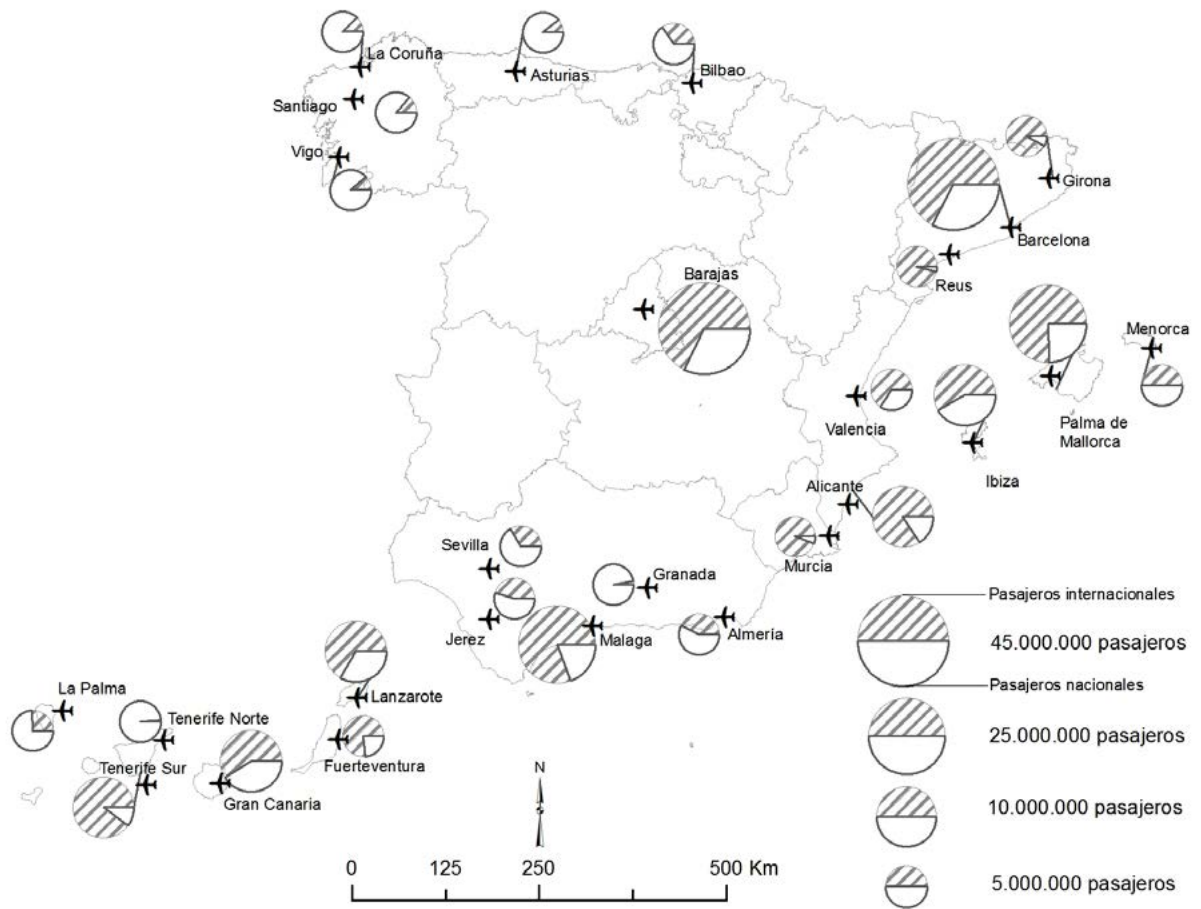


Figura 2. Significación del tráfico aéreo de pasajeros. Vuelos domésticos (nacionales) e internacionales (2012). Fuente: elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento

aeropuerto regional de Galicia (frente al descenso acusado de los otros centros próximos, que retroceden en sus movimientos de pasajeros (La Coruña: -32,26%, y Vigo: -41,0%), a pesar de que reduce su cuota de tráfico internacional (en cierta forma, Oporto capta parte de esos flujos). Casi de estancamiento puede evaluarse el caso de Tenerife Sur, que incrementa su movimiento de pasajeros, pero solo lo eleva en un 0,52%. La condición insular representa un marco espacial singular (Hernández, 2010); pero, es el tráfico exterior quien refuerza su peso, siendo el mayor de los principales aeropuertos españoles.

Por su parte, el descenso de pasajeros de los otros 22 aeropuertos es dispar en números absolutos y proporción. En principio, ello confirma que estamos ante una situación en la que la adición de causas variadas y complejas aqueja a la mayoría, dentro de un escenario de intensa competencia, anteriormente mencionada. De ahí que su análisis aconseje combinar diferentes elementos, atendiendo tanto a la dimensión absoluta de su movimiento, como a su significación porcentual y a la participación dispar del tráfico exterior. Todo eso con el objetivo de buscar las caracterizaciones adecuadas que permitan agrupaciones tipológicas.

Resulta llamativo que Madrid, el aeropuerto de mayor tráfico, registre una pérdida de 6,76 millones de pasajeros, lo que supone un retroceso del 13,05% en referencia a 2007. Su pretensión de consolidarse como el gran *Hub* ibérico se resiente. Su papel sigue siendo preeminente dentro de la jerarquía aeroportuaria nacional, pero se acortan diferencias con el segundo. Eso se ha debido a la combinación de varias causas, algunas de las importantes se relacionan con: la dimensión de la crisis económica nacional, los grandes cambios de funcionamiento del sistema de vuelos, la situación delicada que

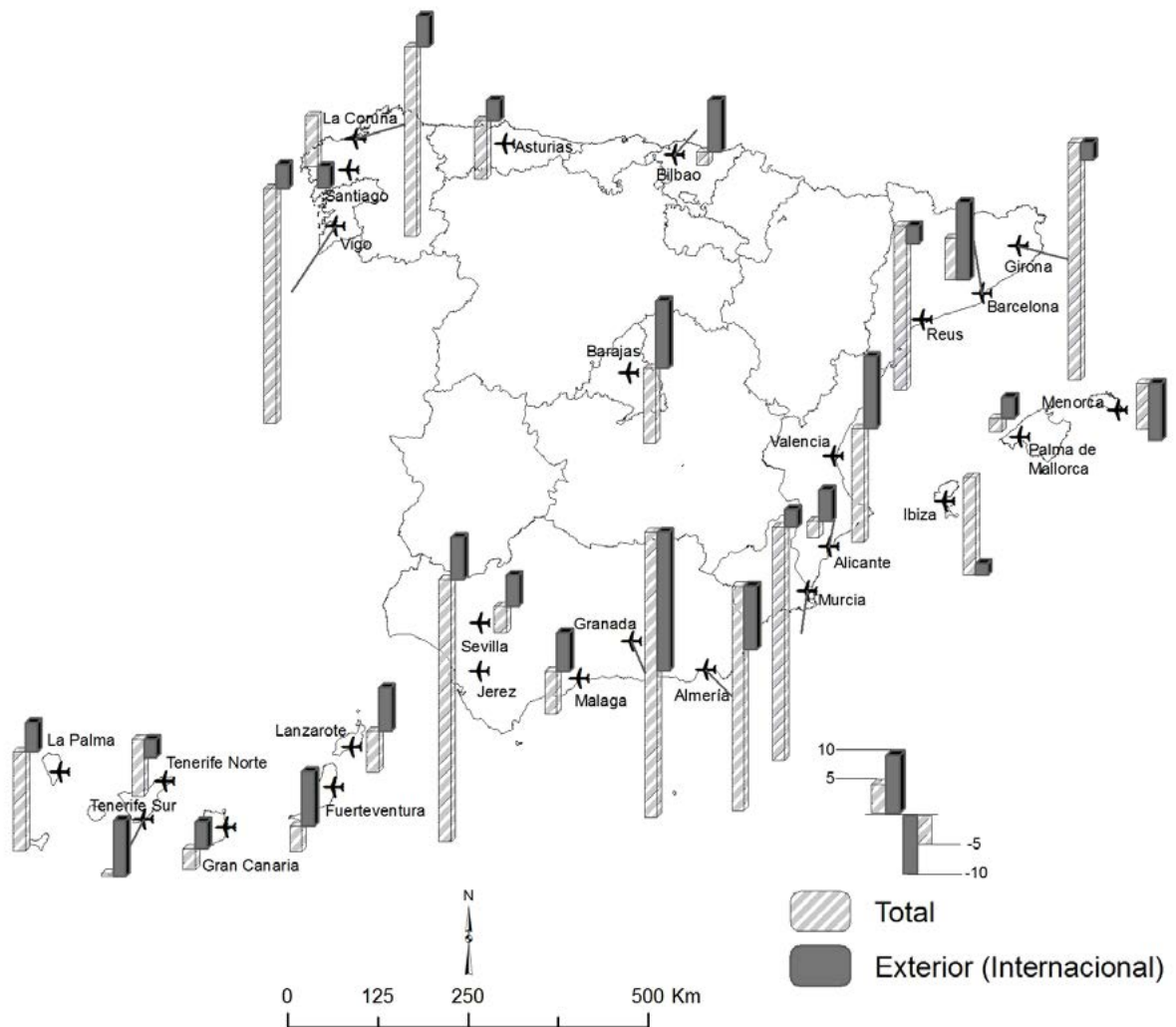


Figura 3. Variaciones porcentuales del tráfico aéreo de pasajeros (2007-2012). Fuente: elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

atraviesa la principal compañía nacional Iberia, y su papel subordinado en la estrategia global que desempeña dentro de IAG (International Air Group) (Suau-Sánchez y Burghouwt, 2012). La apertura y continuada consolidación del transporte ferroviario de AV en España también le resta clientela en el tráfico interior (en especial los enlaces con Barcelona, Valencia, Andalucía y Levante español). De esa manera, si bien el tráfico internacional asciende un 11,84%, eso no es suficiente para impedir su caída significativa en pasajeros totales.

El tercer aeropuerto de la jerarquía, Palma de Mallorca, también acusa un retroceso de 0,85 millones. Esa débil pérdida le permite mantener su puesto con holgura. Pero, el incremento del tráfico exterior en solo un 3,71% (menos de la mitad del promedio español) confirma su estancamiento, tal vez al estar sustentado en exceso sobre un modelo productivo que hace del turismo, y muy en concreto de un tipo de turismo (con bastante peso del nacional), junto con otros aspectos de la economía interior española, su base esencial de movimientos (Gram, 2000).

Sería prolijo continuar de manera singular con un análisis de lo sucedido en los restantes 20 aeropuertos con retroceso en el número de sus pasajeros. La Figura 3 representa los datos detallados en el Cuadro 8, lo que permite comprobar su distribución espacial generalizada y la dimensión singular de su regresión. Además, se establece una tipología atendiendo a la dimensión proporcional de sus pérdidas de pasajeros registradas:

- a) Retrocesos hasta el 8% (pérdida media de tráfico de pasajeros).
- b) Descensos de tráfico aéreo entre el 9 y el 25%.
- c) Pérdidas por encima de ese nivel (superiores al 25%).

*a) Retrocesos hasta el 8%* (descenso medio del tráfico de pasajeros). Téngase presente que asciende al 7,60% el promedio de reducción del tráfico aéreo global español y, más concretamente, la aminoración conjunta del tráfico en esos *mayores* aeropuertos (-7,18%). En esta categoría se incluyen 8 aeropuertos; sus umbrales de descenso oscilan entre el 2,33% de Bilbao y el 7,48 % de Málaga. Aquí se engloban centros de naturaleza dispar atendiendo a diferentes aspectos. Predominan los de volumen de tráfico mayor (incluido el citado de Palma de Mallorca); ocupan lugares en la mitad superior de la jerarquía aeroportuaria. También, todos ellos incrementan la proporción del tráfico internacional, en ritmos variados, pero, se comprueba que eso resulta insuficiente para conseguir igualar los mejores resultados ya alcanzados en su balance de movimiento global. La condición de insularidad de varios de ellos (Palma de Mallorca, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote) ha contribuido a que esos descensos de tráfico sean menores. De manera opuesta, en varios de estos centros, la entrada en funcionamiento de enlaces del AVE (Alicante y Málaga) y su afianzamiento, representa una merma en los flujos de tráfico aéreo, en lo que resulta una tónica general (Givoni y Banister, 2006).

*b) Descensos de tráfico aéreo entre el 8 y el 24%* (es decir, mayores descensos al promedio conjunto). Se contabilizan 6 aeropuertos en este grupo. Se incluye el ya referido de Madrid. Al igual que se indicó antes, la tipología de estos centros es plural, atendiendo tanto a su volumen de movimiento de pasajeros como a su especialización y funcionalidad. El incremento del tráfico internacional en cuatro de ellos (Valencia, Madrid, La Palma y Asturias, en ese orden de importancia), resulta insuficiente para evitar los retrocesos en su tráfico aéreo global. También aquí la insularidad (que contribuye al ascenso del tráfico nacional) no es suficiente para mantener los anteriores registros de movimientos (Menorca, Tenerife Norte y La Palma). Dos de ellos, que pugnan por cumplir un papel de aeropuertos regionales, aminoran su movimiento. Así, en Asturias se acusa la debilidad de la demanda del mercado generado por su área de influencia reducida, con una población en retroceso. Sorprende más el caso de Valencia, con un balance negativo apreciable de tráfico (-19,94%), a pesar del ascenso que consigue del tráfico internacional (+12,66%). La mayor significación de la población residente en su área de influencia (superior a dos millones de personas), no es suficiente para incrementar la demanda del transporte aéreo. Su reciente conexión de AVE con la red española (en especial con Madrid), sin duda también contribuye a ello. Además, la intensidad de la crisis económica en esa región ha sido considerable. También, la competencia del aeropuerto alicantino dentro del mercado regional se mantiene.

*c) Pérdidas superiores a los niveles anteriores.* Los restantes ocho aeropuertos estudiados sufren retrocesos en su tráfico superiores al 28% en 2012 (sobre el umbral inicial de 2007). En los casos extremos descienden hasta un 49,94%. El volumen de tráfico ha caído casi la mitad del inicial. A estos les han afectado con más virulencia los diferentes ajustes que están produciéndose y las motivaciones estructurales que les aquejan. Casi todos son aeropuertos de cobertura de servicios locales, solo en algún caso pretenden extender su área de influencia a un territorio mayor, regional (Murcia-San Javier). Con frecuencia deben pugnar por la competencia próxima que ejercen otros aeropuertos cercanos de mayor movimiento de pasajeros y enlaces más asentados y numerosos (Reus y Gerona con Barcelona; La Coruña y Vigo con Santiago; Murcia con Alicante; Jerez con Sevilla). En otros, su área natural de influencia es de reducido poblamiento y con economías débiles (Gámir y Ramos, 2011). En cuatro de ellos se ha aminorado la proporción de vuelos exteriores. Los otros cuatro en que ha crecido esa tipología de



desplazamientos, lo han hecho en un porcentaje inferior al registrado por el conjunto medio español. En buena medida, eso confirma que su balance turístico ha sido desfavorable. Asimismo, en dos de ellos (Reus y Gerona), los reacomodos de las líneas con vuelos de bajo coste les han perjudicado; acaso también los nuevos enlaces ferroviarios de AV representan una competencia que contribuye a su merma final. Igualmente, hay dificultades para mantener las ayudas y subvenciones generosas que se aplicaron años atrás (Fageda et al., 2009). Las compañías receptoras trasladan la nueva situación reduciendo destinos y frecuencias de vuelos y reajustándolos espacialmente. Por lo tanto, todo en conjunto se combina para dar lugar a esa nueva situación de pérdida significativa de pasajeros. De agravarse esta situación o continuar durante tiempo, puede plantear dudas acerca de la futura viabilidad de algunos, salvo que se encuentren remedios que subsanen la espiral de declive en la que varios de ellos han entrado o están en puertas de hacerlo.

## Reflexiones finales y conclusión

El volumen del mercado aéreo español dentro del ámbito europeo es destacado. Creció con rapidez desde 1970 a 2007 (pasa de 21,4 millones de pasajeros a 208,5). Las infraestructuras aeroportuarias aumentaron con vigor. Tal vez se consideró que la dinámica de ascenso sería indefinida. Los años recientes de crisis económica confirman una evolución de los datos muy diferente. Su naturaleza muestra signos estructurales; se hace referencia al agotamiento de un modelo productivo.

La significación del tráfico exterior no ha cesado de ascender (57,42% en 2007 frente a 65,46% en 2012). El peso de las actividades turísticas ha sido y es fundamental en ese devenir (Mesquida, 2011); pero eso no es suficiente para compensar la fuerte caída del tráfico nacional o interior (reducción de 22,3 millones de pasajeros entre esos años), más afectado por la recesión económica nacional. Ese contexto de crisis económica, no solo afecta a los particulares y empresas que reducen su demanda de vuelos. También a la Administración Pública, que había participado en numerosas prácticas de subvenciones y ayudas a compañías aéreas (Ramos et al., 2013). Buscaban de esa forma, proteger y favorecer sus intereses locales y regionales. Aumentaban el tráfico de los aeropuertos primados, pero alteraban la competencia empresarial creciente del sector aéreo, derivada de su progresiva liberalización. Ahora se confirman algunos retrocesos significativos (Bel y Fageda, 2010).

Tampoco deben olvidarse las mejoras en la accesibilidad territorial interna española. El automóvil y el ferrocarril compiten más con el modo aéreo de transporte en distancias y trayectos cortos; tal sucede en la mayor parte de los desplazamientos nacionales. Eso introduce nuevos retos a los vuelos internos. Si las redes urbanas casi nunca se han caracterizado por su quietud (Chesnais, 1991), ni los sistemas de transporte por su letargo, ahora su dinamismo y cambios son mayores y más rápidos (Antón, 2013).

Todos esos aspectos contribuyen a la generación de una nueva realidad, con mayor competencia territorial de los aeropuertos entre sí. Eso afecta a la mayoría de estos centros aeroportuarios principales (23 de los 26 retroceden su número de pasajeros; a su vez, 14 descienden en proporciones superiores a la media conjunta de disminución).

Aunque se detenga la recesión y se consiga superar la crisis económica, alcanzando ciertos ritmos de crecimiento, todo parece apuntar a que no se volverá a una situación similar a la precedente. Las diferencias regionales en ese sentido son acusadas (Llusa et al., 2012).

Todo lo antes señalado aconseja indicar ciertas reflexiones:

- a) El modelo de organización conjunta realizado por AENA desde 1991, si bien ha sido capaz de grandes logros, hoy parece necesitado de apreciables cambios que combinen su proceder anterior con la participación privada. La situación presente no puede mantenerse (Medrano, 2013).
- b) Las decisiones referidas a este sector, de naturaleza política, si bien pueden entenderse por ser inherentes a la especie humana, no deben primar en exceso en los resultados y decisiones finales.
- c) Se precisa tener una visión global del mercado español, dentro de su contexto mundial y europeo (Bruekner y Pels, 2007), calibrando las posibilidades reales que puede ejercer cada aeropuerto. De lo contrario, se crean falsas esperanzas y se propicia el derroche.

Todo parece apuntar a que la actual recesión del tráfico aéreo y los reajustes de tráfico en los aeropuertos españoles, si bien se están realizando dentro de un contexto económico desfavorable, son también consecuencia de otras variadas y profundas causas. Ha acabado un ciclo, el futuro queda abierto.

## Bibliografía

- » AENA (1996) *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911-1996*. Madrid. AENA.
- » AENA (2014) *Aena estadísticas*. <<http://www.aena.es>> [Consulta: 10-02-2014].
- » AGULLÓ, E.; REY, B.; ROSSELLÓ, J. y TORRES, CM. (2007) The impact of the post-liberalization growth of LCCs on the tourism trends in Spain. *Rivista di politica Economica*, Vol. I-II, p. 39-60. <<http://www.rivistapoliticaeconomica.it/2007/gen-feb/BelenRey.pdf>>
- » ALDERIGUI, M.; CENTO, A.; NIJKAMP, P. y RIETVEL, P. (2005) Network competition-the coexistence of hub-and-spoke and point-to-point systems. *Journal of Air Transport Management* vol.11 nº 5, p. 328-334. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699705000542>>
- » ANTÓN, F.J. (2013) Redes de transporte, circulación territorial y desarrollo regional. *Revista de Estudios Andaluces* vol. 30, p. 27-47. <[http://institucional.us.es/revistas/andaluces/30/art\\_2.pdf](http://institucional.us.es/revistas/andaluces/30/art_2.pdf)>
- » BARRET, S.D. (2001) Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management* vol. 6 nº1, p. 13-27. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699799000186>>
- » BEL, G.; FAGEDA, X. (2007) *Aeroports i poder*. Barcelona: Edicions 62.
- » BEL, G. y FAGEDA, X. (2010) Intercontinental flights from European airports: towards Hub concentration of not?. *International Journal of Transport Economics* Vol. XXXVII, p. 133-153. <[http://www.ub.edu/graap/Bel\\_Fageda\\_IJTE\\_2\\_2010.pdf](http://www.ub.edu/graap/Bel_Fageda_IJTE_2_2010.pdf)>
- » BEL, G.; CALZADA J. y FAGEDA, X. (2006) Liberalización y competencia en España: ¿Dónde estamos?. *Productividad y competitividad de la Economía Española* Vol. 829, p. 123-144. <<http://www.ub.edu/graap/ice.pdf>>
- » BEL, G. (2011) *España, capital París. Origen y destino del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la capital total*. Barcelona. Ed. Destino.
- » BELLOTTI, J. (1975) *L'économie du transport aérien*. París. Belotti-Chatillon.
- » BIPLAN, P. (2004) Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation. *Hérodote* Vol. 114 (3), p. 56-70. <<http://www.cairn.info/revue-herodote-2004-3-page-56.htm>>
- » BOWEN, J. (2009) Three decades of airline industry liberalization – an introduction. *Journal of Transport Geography* Vol. 17 (4), p. 249-250. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692309000350>>
- » BRUECKNER, J. y PELS, E. (2007) Institutions, regulation and the evolution of European Air Transport. En LEE, D. (coord.). *Advances in Airline Economic* Vol. 2, p. 1-25. Elsevier, Amsterdam. <[http://kasperlee-aviation.com/thought\\_leadership/Brueckner,%20Europe.pdf](http://kasperlee-aviation.com/thought_leadership/Brueckner,%20Europe.pdf)>
- » BURGHOUWT, G. (2007) *From hub to hybrid? Analysis of the de-hubbing of Barcelona-El Prat and future outlook*. Conference at the Universitat Autònoma de Barcelona, 11th of June 2007. <<http://www.airneth.com>>
- » BURGHOUWT, G. y HAKFOORT, J. (2001) The evolution of the European Aviation network, 1990-1998. *Journal of Air Transport Management* Vol. 7, p. 311-18. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699701000242>>

- » BURGHOUWT, G.; HAKFFORT, J. y VANECK, J.R. (2003) The spatial configuration of airline networks in Europe. *Journal of Air transport Management* Vol. 9 (5), p. 309-323. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699703000395>>
- » BUTTON, K. (2002) Debunking some common myths about airport hubs. *Journal of Air Transport Management* Vol. 8 (3), p. 177-188. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699702000029>>
- » CARRÉ, A. D. (2001) *Aéroports et stratégie entreprise*. París. Les Presses de l'ITA.
- » CASADO DÍAZ, M. A. (2004) Second Homes in Spain. En: HALL, C.M. y MÜLLER D.K. (coords.). *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite landscape and Common Ground*. Channel View Publications, Clevedon, p. 123-139.
- » CASTILLO-MANZANO, J.L.; LÓPEZ-VALPUESTA, L. y PEDREGAL, D.J. (2012) What role Hub hubs play in the LCC point-to-point connections era? The Spanish experience. *Journal of Transport Geography* Vol. 24, p. 262-270. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312000580>>
- » CHAPERON, L. y BOZZANI, S. (2003) L'intermodalité air-fer en France: une méthode d'analyse spatiale. *L'Espace Géographique* Vol. 32 (1), p. 60-76. <<http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2003-1-page-60.htm>>
- » CHESNAIS, M. (1991) *Réseaux en évolution*. Caen. Paradigme.
- » CUADRADO ROURA, J.R. y LÓPEZ MORALES, J.M. (2011) El turismo: un sector clave en la Economía Española. *Papeles de Economía Española* Vol. 128, p. 2-19. <<http://www.funcas.es/Publicaciones/Detalle.aspx?IdArt=20229>>
- » DEHESA, G. de la. (2008) *Comprender la inmigración*. Madrid. Alianza.
- » DEHESA, G. de la. (2009) *La primera gran crisis del siglo XXI. Orígenes, detonantes, efectos, respuestas y remedios*. Madrid. Alianza.
- » DEHESA, G. de la. (2013) Fallos de mercado y de Estado responsables de la gran crisis financiera, 2007-2009. *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa* Vol. 7, p. 312-346
- » DERUDDER, B. y WITLOX, F. (2009) The impact of progressive liberalization on the spatiality of airline networks: a measurement framework based on the assessment of hierarchical differentiation. *Journal of Transport Geography* Vol. 17 (4), p. 276-284. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692309000180>>
- » DÍAZ PISONERO, R. (2012) La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008). *Cuadernos de Turismo* Vol. 29, p. 137-159. <<http://revistas.um.es/turismo/article/viewFile/153821/135481>>
- » DOBRUSZKES, F. (2006) An analysis of European low-cost airlines and their network. *Journal of Transport Geography* Vol. 14 (4), p. 249-264 <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692305000566>>
- » DOBRUSZKES, F. y ROUYET, Y. (2002) Le mythe du développement économique induit par les grandes infrastructures de transports. En: VANDERMOTTEN, C. (dir.). *Le développement durable des territoires*. Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, p. 85-90.
- » DOBRUSZKES, F. y VAN HAMME, G. (2011) The impact of the current economic crisis on the Geography of air traffic volumes: an empirical analysis. *Journal of Transport Geography* Vol. 19 (6), p. 1387-1398. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692311001220>>
- » ELISSALDE, B. (2000) Géographie, temps et changement spatial. *L'Espace Géographique* Vol. 3, p. 224-236. <[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo\\_0046-2497\\_2000\\_num\\_29\\_3\\_2008](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo_0046-2497_2000_num_29_3_2008)>

- » EUROPEAN UNION. (2013) *EU transport in figures*. Publication Office of the European Union, Luxembourg.
- » FAGEDA, X. y FERNANDEZ-VILLADANGOS, L. (2009) Triggering competition in the Spanish airline market. The role of airport capacity and low-cost carriers. *Journal of Air Transport Management* Vol. 15 (1), p. 36-40. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699708000951>>
- » FAGEDA, X.; JIMÉNEZ, J.L. y PERDIGUERO, J. (2011) Price rivalry in airline markets: a study of a successful strategy of a network carrier against a low-cost carrier. *Journal of Transport Geography* Vol. 19 (4), p. 658-669. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310001183>>
- » GALINDO MARTÍNEZ, A. y SOSVILLA RIVERO, S. (2012) Construcción y crecimiento económico. *Información Comercial Española* Vol. 867, p. 39-50.
- » GÁMIR, A. y RAMOS, D. (2002) *Transporte aéreo y territorio*. Barcelona. Ariel.
- » GÁMIR, A. y RAMOS, D. (2002) Los pequeños aeropuertos regionales de, la España Peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro. *Ería, Revista cuatrimestral de geografía* Vol. 84-85, p. 77-102
- » GARCÍA MONTALVO, J. (2009) Financiación inmobiliaria, burbuja crediticia y crisis financiera. Lecciones a partir de la recesión (2008-2009). *Papeles de Economía Española* Vol. 122, p. 66-86. <<https://www.funcas.es/Publicaciones/Detalle.aspx?IdArt=19537>>
- » GARCÍA, A.; MARTÍN, G. y OTERO, J.M. (1996) *El impacto de los aeropuertos sobre el desarrollo económico*. Madrid. AENA, Civitas.
- » GARICANO, L. (2014) *El dilema de España. Ser más productivos para vivir mejor*. Barcelona. Península-Altaya, 2ª ed.
- » GIVONI, MY. y BANISTER, D. (2006) Airline and Railway Integration. *Transport Policy* Vol. 13 (5), p. 386-397. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X06000187>>
- » GRAM, A. (2000) Demand for leisure air travel and limits to growth. *Journal of Air Transport Management* Vol. 6 (2), p. 109-118. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699799000319>>
- » GUILLEN, D. y LALL, A. (2004) Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports. *Journal of Air Transport Management* Vol. 10 (1), p. 41-50. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699703000838>>
- » GUTIÉRREZ, J. (1998) Redes, espacio y tiempo. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* Vol. 18, p. 65-86.
- » HARVEY, D. (1996) *The Condition of Postmodernity*. Oxford. Blackwell.
- » HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2008) Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del Siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Vol. XII (258). Barcelona: Universidad de Barcelona <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-258.htm>>.
- » HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2010) El transporte aéreo interinsular como factor de cohesión territorial en las Islas Canarias. *Revista Transporte y Territorio* Vol. 2, p. 38-67 <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00204038.pdf>>.
- » HUETE, R. (2009) *Turistas que llegan para quedarse*. Alicante. Universidad de Alicante.
- » IET. (2007) *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste en España en 2006*. Madrid. Instituto de Estudios Económicos, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

- » KASARDA, J.D. y LINDSAY, G. (2011) *Aerotropolis. The way we'll live next*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- » LOZANO, S. y GUTIÉRREZ, E. (2011) Efficiency Analysis and Target Setting of Spanish Airports. *Network Spatial Economics* Vol. 11, p. 139-157. <<http://link.springer.com/article/10.1007/s11067-008-9096-1>>
- » LLUSA, R.; FELIU, L. y PAUNERO, X. (2012) Los impactos territoriales de la crisis. En: *Crisis económica e impactos territoriales*. V Jornadas de Geografía Económica. Gerona. Universidad de Gerona.
- » MARCADON, J.; AUPHAN, E.; BARRÉ, A. y CHESNAIS, M. (1997) *Les transports*. París. Armand Colin.
- » MARÍN, P.L. (1999) El transporte aéreo en España. *Papeles de Economía Española* Vol. 82, p. 19-29. <<https://www.funcas.es/Publicaciones/Detalle.aspx?IdArt=11516>>
- » MARTÍ-HENEBERG, J.; TAPIADOR, F.J. y PUEYO, A. (2007) *La eclosión de los aeropuertos regionales españoles*. Universidad de Lérida, Universidad de Castilla-La Mancha y Universidad de Zaragoza.
- » MEDRANO, C. (2013) *Los aeropuertos en España. Un análisis crítico de su gestión*. Madrid. Editorial Itaérea.
- » MESQUIDA FERRANDO, J. (2011) La política turística española en el actual contexto económico. *Papeles de Economía Española* Vol. 128, p. 88-95. <<https://www.funcas.es/Publicaciones/Detalle.aspx?IdArt=20234>>
- » MONTORO, C. et al. (2011) *Hacia una nueva política económica española. Diagnóstico, desafíos y estrategias*. Madrid. Alianza Editorial.
- » MORALES GIL, A. (2010) Las superficies logísticas y la organización espacial de redes de transporte de mercancías en España. *Papeles de Geografía* Vol. 51-52, p. 211-222. <<http://revistas.um.es/geografia/article/view/114521/108521>>
- » ONTIVEROS BAEZA, E. y VALERO LÓPEZ F.J. (2013) Las crisis bancarias en España 1977-2012. *Revista de Historia de la Economía y de la Empresa* Vol. 7, p. 277-317.
- » PULIDO, J.I. (2011) La sostenibilidad del modelo turístico español en un escenario de cambio global. *Papeles de Economía Española* Vol. 128, p. 66-86. <<http://www.funcas.es/Publicaciones/Detalle.aspx?IdArt=20231>>
- » RAMOS, D.; GÁMIR, A. y ESCALONA, A.I. (2013) Ayudas públicas y oferta de servicios aéreos en los aeropuertos españoles. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* Vol. 61, p. 25-46. <<http://www.boletinage.com/articulos/61/02-RAMOS.pdf>>
- » RENDEIRO MARTIN-CEJAS, R. (2002) An approximation to the productive efficiency of the Spanish airports networks through a deterministic cost frontier. *Journal of Air Transport Management* Vol. 8 (4), p. 233-238. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699701000564>>
- » RENDEIRO MARTIN-CEJAS, R. (2010) Tourism growth versus airport environmental capacity: an application of Ramsey pricing to Spanish Tourist airport. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* Vol. 15 (3), p. 175-178. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920910000076>>
- » REY, M.B. (2003) Structural changes in the Spanish scheduled flights market as a result of air transport deregulation in Europe. *Journal of Air Transport Management* Vol. 9 (3), p. 195-200. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699702000972>>

- » RODRIGUE, J.P.; COMTOIS, C. y SLACK, B. (2009) *The Geography of transport systems*. New York. Second Edition, Routledge.
- » ROMAN, C.; ESPINO, R. y MARTIN, J.C. (2007) Competition of high-speed train with air transport: the case of Madrid-Barcelona. *Journal of Air Transport Management* Vol. 13, p. 277-284. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699707000452>>
- » SASSEN, S. (1994) *Cities in a World Economy*. S. Sassen. Thousand Oaks, CA: Pine Forge.
- » SEGUÍ, J.M<sup>a</sup>. y MARTÍNEZ, M<sup>a</sup>.R. (2004) *Geografía de los transportes*. Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears.
- » SERRANO, J.M<sup>a</sup>. y GARCÍA, R. (2010) Consolidación y cambios recientes en el sistema aeroportuario español. Una perspectiva territorial. En: CEBRIÁN, F. et al. (coord.). *Las escalas de la Geografía: del mundo al lugar*. Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, p. 917- 939.
- » SUAU SÁNCHEZ, P. y BURGHOUWT, G. (2011) The geography of the Spanish airport system: spatial concentration and deconcentration patterns in seat capacity distribution, 2001-2008. *Journal of Transport Geography* Vol.19 (2), p. 244-254. <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310000517>>
- » SUAU SÁNCHEZ, P. y BURGHOUWT, G. (2012) Connectivity levels and the competitive position of Spanish airports and Iberia's network rationalisation strategy, 2001-2007. *Journal of Air Transport Management* Vol. 18 (1), p.47-53.
- » TORTELLA, G. y NÚÑEZ, C.E. (2011) *El desarrollo de la España Contemporánea. Historia Económica de los siglos XIX y XX*. Madrid, Alianza (3<sup>a</sup> ed.).
- » VELARDE, J. (2011) *Lo que hay que hacer con urgencia*. Madrid, Actas.

### José María Serrano Martínez / jmserran@um.es

(1950, Granada, España). Licenciado en Letras (Geografía), Derecho y Ciencias Económicas. Doctorado en 1982 con una tesis acerca de la Red urbana de Murcia. Desde ese año presta sus servicios en la Universidad de Murcia. Actualmente ejerce como Catedrático de Análisis Geográfico Regional. Una de sus líneas básicas de investigación se centra en el estudio de los transportes y el territorio. Ha sido profesor invitado y profesor visitante en varias universidades europeas y americanas (Caen, Lyon, Ginebra, Utrecht, Würzburg, Turin, Uppsala, Trieste, Leicester, Trinity College-Dublin, Laval de Quebec, USP-São Paulo, etc.).

### Ramón García Marín / ramongm@um.es

(1980, Murcia, España). Doctor en Geografía (Universidad de Murcia, 2008). Actualmente Profesor Contratado Doctor en el Departamento de Geografía de la Universidad de Murcia. Investigador posdoctoral en la Universidad de Málaga (2009) y Profesor Titular Interino en la Universidad de Extremadura (2010). También ha sido profesor invitado en las Universidades Federal do Rio Grande Do Norte, Brasília, Federal de Goiás y Estadual do Rio de Janeiro (Brasil), así como en la Universidade de Coimbra (Portugal).