

EL CAOS DE LAS AYUDAS PÚBLICAS A LAS AEROLÍNEAS DE LOW COST

Pedro Casares-Hontañon

Universidad de Cantabria; Av. De los Castros, S/N. 39005 Santander (Cantabria)- Spain. Tel.
+34942201692; Fax: +34942201603 E-mail: casaresp@unican.es

Pablo Coto-Millán (Corresponding Author)

Universidad de Cantabria; Av. De los Castros, S/N. 39005 Santander (Cantabria)- Spain. Tel.
+34942201653; Fax: +34942201603 E-mail: cotop@unican.es

Ingrid Mateo-Mantecón

Universidad de Cantabria; Av. De los Castros, S/N. 39005 Santander (Cantabria)- Spain. Tel.
+34942201649; Fax: +34942201603 E-mail: mateoi@unican.es

Abstract

In recent years, commercial contracts between different regional institutions and "Low Cost" airlines have become frequent in the European Union regions, and are designed to encourage the influx of travellers in their airports.

These commercial contracts are awarded to "Low Cost" airlines in order to open new routes and to launch other mechanisms of a commercial nature that link the provision of advertising services by the "Low Cost" airline to its permanence at a given airport and the increased number of passengers.

This research relates public and promotional funds received by "Low Cost" airlines to the passenger traffic at the airports where they operate and, surprisingly, the conclusion is that the relationship is not positive.

Key words: Low cost, airlines, public aid, airports.

JEL Classification: C10; H20; L93

Resumen

En los últimos años en las regiones de la Unión Europea abundan contratos comerciales entre diferentes instituciones regionales y aerolíneas de "Low Cost" destinados a fomentar la afluencia de viajeros en sus aeropuertos.

Estos contratos comerciales se conceden a las aerolíneas "Low Cost" para la apertura de nuevas rutas, así como para poner en marcha otros mecanismos de naturaleza comercial que vinculan la prestación de los servicios publicitarios por parte de la aerolínea "Low Cost" a la permanencia de la misma en un aeropuerto determinado y el aumento en el número de pasajeros.

En esta investigación se ponen en relación los fondos públicos y promocionales que reciben las aerolíneas “Low Cost” con el tráfico de pasajeros de los distintos aeropuertos en las que operan y sorprendente se concluye que la relación no es positiva.

1. Introducción

El sector aeroportuario español, como todos los sistemas aeroportuarios europeos, ha venido experimentando una profunda transformación, impulsado por la política europea de liberalización del transporte aéreo puesta en marcha en 1992. En base a ella el tratamiento de las infraestructuras aeroportuarias ha ido despojándose de consideraciones de carácter estratégico-militar para primar su función como elemento básico para el transporte internacional de pasajeros y carga. Con este propósito, se han promovido medidas destinadas a intensificar la competencia, de manera que todo operador aéreo perteneciente a un Estado miembro pueda establecerse en cualquier lugar de la Unión Europea, operar en cualquiera de sus rutas (incluido el tráfico de cabotaje en otro Estado miembro), no ser discriminado por su nacionalidad en su acceso al reparto de franjas horarias de despegue y aterrizaje en los aeropuertos, y fijar los precios libremente.

El sector aeroportuario español presenta, no obstante, características singulares: ha venido siendo gestionado de forma centralizada por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA,2012), y ha mantenido la titularidad y el control de la gestión de las infraestructuras en manos estatales. En la actualidad, a través de su filial AENA Aeropuertos S.A., de la que por el momento posee el 100% del capital, AENA gestiona 47 aeropuertos y 2 helipuertos en España. También existen aeropuertos promovidos recientemente por diferentes Comunidades Autónomas, como Cataluña, Castilla La Mancha y Murcia, de los cuales los dos primeros ya están operativos.

En paralelo al proceso de liberalización de las aerolíneas en la Unión Europea (Unión Europea, 2005), en los últimos años viene ganando relevancia la proliferación de ciertas ayudas públicas y de promoción publicitaria destinadas a fomentar la afluencia de viajeros a distintos destinos aeroportuarios. Entre dichos instrumentos se encuentran las ayudas públicas que las Administraciones Públicas y sus entidades vinculadas o dependientes conceden a las aerolíneas “Low Cost” para la apertura de nuevas rutas, así como otros mecanismos de naturaleza comercial que vinculan la prestación de los

servicios publicitarios por parte de la aerolínea a la permanencia de la misma en un aeropuerto determinado para incrementar la afluencia de pasajeros.

2. Datos

Los datos utilizados para las Ayudas Públicas a las Aerolíneas “Low Cost” proceden de la Comisión Nacional de la Competencia, que a su vez ha recabado la información de diferentes fuentes estadísticas y oficiales de las Comunidades Autónomas, en relación con los acuerdos cuyos fondos afectan al período 2007-2011. Los datos de estas Ayudas Públicas deben tomarse como estimaciones de mínimos del gasto público involucrado, pues no incluyen todos los fondos públicos que hayan podido invertir con este mismo propósito otros entes públicos a parte de las propias Comunidades Autónomas.

En el período 2007 a 2011, se han contabilizado un total de 124 acuerdos publicitarios entre entes públicos autonómicos y aerolíneas. En la Tabla 1 se ofrecen las Ayudas Públicas recibidas por las aerolíneas “Low Cost” para operar en los respectivos aeropuertos.

TABLA 1. Ayudas públicas recibidas por las aerolíneas low cost por acuerdos de promoción comercial con los entes autonómicos

COMUNIDAD AUTÓNOMA	VOLUMEN DE AYUDAS EN EUROS (2007-2011)
ALBACETE	7.215.200
ALGECIRAS	0
ALICANTE	8.213.445
ALMERÍA	0
ASTURIAS	8.612.000
BADAJOS	9.339.816
BARAJAS	0
BARCELONA	0
BILBAO	0
BURGOS	20.207.554
CANTABRIA	20.664.411
CEUTA	0
CIUDAD REAL	3.134.800

CORDOBA	0
CUATRO VIENTOS	0
EL HIERRO	0
FUERTEVENTURA	0
GIRONA	4.197.566
GRAN CANARIA	0
GRANADA	0
HUESCA-PIRINEO	0
IBIZA	2.243.083
JEREZ	0
LA CORUÑA	13.408.467
LA GOMERA	0
LA PALMA	0
LA RIOJA	3.611.000
LANZAROTE	0
LEON	23.656.954
LLEIDA	3.364.756
MALAGA	0
MELILLA	3.600.000
MENORCA	1.600.593
PALMA DE MALLORCA	2,143,083
PAMPLONA	0
REUS	9.750.000
SABADELL	0
SALAMANCA	20.207.554
SAN JAVIER	4.814.376
SAN SEBASTIÁN	0
SANTIAGO	6.653.087
SEVILLA	0
SAN BONET	0
TENERIFE NORTE	0
TENERIFE SUR	0
TORREJÓN	0
VALENCIA	8.213.445
VALLADOLID	20.207.554
VIGO	2.635.895

VITORIA	0
ZARAGOZA	34.051.333

Fuente: Datos de ofrecidos por la Comisión Nacional de la Competencia (CNC (2012)).

Se dispone de datos de 51 aeropuertos españoles. Estos datos indican, en primer lugar, que 24 aeropuertos han sido beneficiados por ayudas a las aerolíneas “Low Cost” para las campañas de promoción emprendidas.

De acuerdo con los datos disponibles, el principal beneficiario de las ayudas públicas que financian estas campañas es el aeropuerto de Zaragoza, el más importante dentro de la Comunidad Autónoma de Aragón, con más de 34 millones de euros en el total del período considerado. Esta cuantía supera a la obtenida por cada uno de los cuatro aeropuertos que operan en Castilla y León (aeropuertos de León, Burgos, Salamanca y Valladolid), porque a pesar de que Castilla y León es la Comunidad Autónoma que más fondos destina a las Ayudas Públicas de promoción publicitaria para las “Low Cost”, el total se distribuye entre sus cuatro aeropuertos. En general, los aeropuertos que son únicos en el territorio de una Comunidad Autónoma como el de Santander en Cantabria, el de Badajoz en Extremadura o el de Asturias en el Principado, resultan más beneficiados que los situados en otras Comunidades Autónomas con varios aeropuertos, aunque el montante total concedido a nivel regional sea mayor, como es el caso de los aeropuertos de Vigo y Santiago en Galicia, o de Girona, Lleida y el propio de El Prat en Cataluña.

En la Tabla 2 se presentan los datos que se han utilizado en esta investigación.

TABLA 2. Variables y datos

Indicador	Definicion	Fuente
GDP	GDP per capita, calculado en euros constantes del año 2007.	INE(2012)
PRICES	Precios medios en las rutas nacionales en euros constantes del año 2007	TURESPAÑA (2012), FRONTUR(2012) y elaboración propia
PUBSUBSYD	Euros constantes de 2007 por pasajero de Ayudas Públicas recibidas por las Aerolíneas “Low Cost”	CNC (2012)
LOWC	Dummy: Año en que opera en el aeropuerto alguna aerolínea “Low Cost” valor 1, no opera en el aeropuerto ninguna Low Cost en el aeropuerto valor 0	Elaboración propia
COMPLOWC	Dummy: Competencia en aeropuerto cercano de aerolínea “Low Cost” valor 1, no competencia valor 0	Elaboración propia
CALINFRATERR	Dummy de Calidad de Infraestructuras Terrestres: Año con Baja Calidad toma el valor 0, año con Alta Calidad toma el valor 1.	Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia.

Hay que añadir que todos los datos económicos cubren el periodo 2007-2011 para cada uno de los aeropuertos.

3. Modelo empírico y resultados

Se parte de un modelo de determinación del volumen de pasajeros que incluye variables de varios tipos:

A) **Variables Tradicionales de Demanda:** Como la renta, los precios y las ayudas públicas para promociones publicitarias.

B) **Variables del Entorno Competitivo:** Existencia o no de Aerolíneas “Low Cost” en el aeropuerto; la competencia con otros aeropuertos cercanos; y la calidad de las infraestructuras terrestres como medida del grado de competencia de la carretera y el ferrocarril frente al avión.

Comenzaremos con las **Variables Tradicionales de Demanda** como la renta, aproximada por el Gross Domestic Product (GDP), los precios de los billetes aéreos (PRICES) y las campañas de promoción comercial, publicidad y propaganda (PUBSUBSYD), en términos de euros de inversión en promoción comercial por pasajero.

Las **Variables del Entorno Competitivo** es la introducción de compañías “Low cost” (LOWC).

Se propone un modelo empírico como el (1) para explicar la demanda de pasajeros en cada aeropuerto.

$$PAS_t = A_0 \cdot GDP_t^\alpha \cdot PRICES_t^\beta \cdot PUBSUBSYD_t^\sigma \cdot e^{LOWC_t^\eta} \quad (1)$$

La función de volumen de pasajeros, expresión (1), transformada a cifras per cápita y tomando logaritmos permite obtener la ecuación (2):

$$\ln PAS_t = \ln A_0 + \alpha \ln(GDP_t) + \beta \ln(PRICES_t) + \sigma \ln(PUBSUBSYD_t) + \eta (LOWC_t) \quad (2)$$

Después de efectuar las correspondientes transformaciones logarítmicas en la ecuación (2) se disminuyen las posibilidades de existencia de heterocedasticidad en los residuos del modelo al efectuar las estimaciones correspondientes.

La Tabla 3 recoge las estimaciones obtenidas a partir del modelo planteado en la ecuación (2).

TABLA 3. Estimaciones con datos panel 2007-2011 de la ecuación (2)

	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4	Modelo 5
	Efectos Fijos	Efectos Fijos	Efectos Aleatorios	Efectos Fijos	Efectos Aleatorios
Constante	14.723*** (52.37)	15.078** (44.741)	15.139*** (30.99)	15.172*** (32.05)	15.343*** (27.53)
Ln GDP	1.094*** (5.492)	1.011*** (4.216)	0.988*** (4.101)	1.015*** (4.207)	0.998*** (4.125)
Ln PRICES	-3.072*** (-10.49)	-2.915*** (-8.161)	-2.963*** (-8.250)	-2.912 (-8.111)	-2.957*** (-8.208)
Ln PUBSUBSYD	-	0.030 (0.539)	0.001 (0.035)	0.032 (0.561)	0.006 (0.114)
LOWC	-	-	-	-0.138 (-0.286)	-0.315 (-0.762)
N	237	143	143	143	143
R ²	0.953	0.951	0.952	0.952	0.952
Log-likelihood	-206.359	-102.71	-315.045	-102.652	-313.752
Hausmann	0.047	0.138	0.138	0.18	0.18

Significatividad: entre paréntesis se muestran los t-ratio. $p^ < 0,1$, $p^{**} < 0,05$; $p^{***} < 0,01$.

Fuente: Elaboración propia.

En primer lugar, cabe señalar que las estimaciones del Modelo 1 están asociadas a la contrastación del modelo neoclásico de demanda marshalliana, en cuyo planteamiento se asume que el volumen de viajeros depende de modo creciente de la renta y de modo decreciente del precio. Como era de esperar la elasticidad renta es positiva (1.049) y superior a la unidad, mientras que la elasticidad precio es negativa y elástica con un valor estimado de -3.072, que indica el predominio de viajes por motivo ocio como es de esperar en un país cuyo número de turistas supera a la población total. Una reducción del precio de los billetes del 1% proporciona un aumento del 3,072% del aumento del volumen de pasajeros.

El Modelo 2 es un modelo de demanda marshalliana ampliado con las Ayudas Públicas (PUBSUBSYD) en los gastos en publicidad y promoción de la región y los vuelos. Esta variable no resulta significativa, aunque tiene signo positivo mantiene prácticamente inalterados los valores de las elasticidades del Modelo 1 y proporciona resultados más robustos en términos de R cuadrado para los pasajeros, pero el test de Hausmann indica que no es adecuado el método de efectos fijos sino el de efectos aleatorios por lo cual se

estima el Modelo 3 por este método. Los resultados de nuevo resultan no resultan significativos para las ayudas públicas (variable (PUBSUBSYD)).

En el Modelo 4 se ha incluido la variable “Dummy” existencia o no de aerolíneas “Low Cost” en cada año y para cada aeropuerto. De nuevo esta variable no resulta significativa y se rechaza el modelo de efectos fijos. Por ello en el Modelo 5 se realiza la estimación de la misma especificación por el método de efectos aleatorios.

Del análisis anterior parece deducirse que los datos de pasajeros en los aeropuertos y la cuantía de las ayudas públicas a nivel nacional han evolucionado de forma muy diferente a lo largo del periodo considerado de 2007-2011. El aumento de las ayudas públicas no se ha correspondido con un incremento del número de pasajeros, y a la inversa, la reducción de los mismos tampoco se ha correspondido con un descenso del número de pasajeros. Los datos no resultan significativos en modo alguno.

Para aislar más aún el efecto de las ayudas públicas por aeropuerto se ha elaborado la Tabla 4 en la que se estima un modelo muy sencillo que relaciona la demanda de pasajeros de cada aeropuerto con las ayudas públicas recibidas para el periodo 2007 - 2011.

Tabla 4: Elasticidad de la Demanda de pasajeros en función de las ayudas públicas

Aeropuerto	Cte	Elasticities	R2	Log-Likelihood
Albacete	9.146*** (29.38)	-0.902** (-1.984)	0.567	-3.858
Algeciras	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Alicante	15.546*** (69.44)	0.744*** (3.042)	0.822	-1.051
Almería	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Asturias	13.875*** (42.41)	-0.323 (-0.323)	0.164	-4.25
Badajoz	11.956*** (7.263)	-3.349 (-0.677)	0.132	-5.299
Barajas	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Barcelona	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Bilbao	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Burgos	8.655*** (4.550)	0.893 (0.570)	0.139	-3.795
Ceuta	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Ciudad Real	9.360*** (61.87)	-0.629*** (-7.226)	0.981	2.285
Córdoba	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Cuatro Vientos	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
El Hierro	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies

Fuerteventura	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Girona	14.494*** (25.34)	-0.797 (-1.263)	0.443	-3.988
Gran Canaria	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Granada-Jaén	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Huesca-Pirineos	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Ibiza	13.522 (14.36)	-1.007* (-1.704)	0.461	-5.658
Jerez	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
La Coruña	11.564*** (20.16)	3.069*** (3.759)	0.824	-0.388
La Gomera	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
La Palma	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
La Rioja	11.888 (9.173)	0.402 (1.563)	0.709	-2.025
Lanzarote	15.191 (9.828)	0.004 (0.007)	0.00001	-4.167
León	9.536 (5.523)	1.423 (1.036)	0.263	-5.047
Lleida	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Málaga	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Melilla	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Menorca	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Palma Mallorca	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Pamplona	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Reus	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Sabadell	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Salamanca	10.052*** (37.39)	0.753*** (3.342)	0.788	-2.674
San Javier	14.274*** (187.2)	-0.198* (-1.810)	0.621	3.815
San Sebastián	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Santander	13.092*** (43.85)	0.471* (1.796)	0.489	-2.803
Santiago	14.516 (474.7)	0.062 (0.778)	0.232	6.893
Sevilla	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
San Bonet	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Tenerife Norte	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Tenerife Sur	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Torrejón	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Valencia	15.477*** (325.2)	0.076 (1.484)	0.524	5.158
Valladolid	12.705*** (13.03)	-0.042 (-0.048)	0.0007	-4.915
Vigo	13.298*** (20.27)	-0.304 (-0.692)	0.137	-4.821
Vitoria	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies	No Subsydies
Zaragoza	10.753*** (11.13)	1.401*** (2.349)	0.647	-1.006

Fuente: Elaboración propia

A partir de la Tabla 4 se puede concluir que de los 24 aeropuertos cuyas compañías “Low Cost” reciben ayudas públicas en forma de contratos promocionales en 5 de ellos existe una relación positiva y significativa entre el volumen de pasajeros y las ayudas

públicas. Tales aeropuertos son los aeropuertos siguientes: Alicante, La Coruña, Salamanca, Santander y Zaragoza. Por otro lado, existe una relación negativa y significativa en los siguientes 4 aeropuertos: Albacete, Ciudad Real, Ibiza y San Javier. En el resto de los aeropuertos (15) no existe una relación significativa entre el volumen de pasajeros movido en un aeropuerto y el volumen de ayudas que reciben las aerolíneas “Low Cost”.

Es decir, los aumentos de las Ayudas Públicas concedidas a las Aerolíneas “Low Cost” por las distintas Comunidades Autónomas no se han correspondido siempre con incrementos en el número de pasajeros que transitan por los aeropuertos de esa Comunidad Autónoma, ni su reducción se ha correspondido con un descenso de pasajeros en sus aeropuertos.

En algunos casos, como el de la región de Castilla y León, la Comunidad que más fondos ha concedido en el período estudiado, el aumento de aeropuertos parece estar dando lugar a una redistribución entre ellos del tráfico de pasajeros, más que a la creación de mercado. Pese a las ayudas públicas invertidas, el número de pasajeros que han transitado por sus cuatro aeropuertos ha descendido un 24% entre 2007 y 2010, a medida que el aeropuerto de Burgos, de reciente creación, incrementaba enormemente su tráfico mientras que el de los otros tres aeropuertos de la región Castilla-León se reducía severamente.

La influencia de los fondos destinados a las aerolíneas “Low Cost” es particularmente notable en algunas aerolíneas de las de pequeño tamaño (PLAZA, LAGUNAIR), hasta el punto de que éstas sólo operaron mientras recibieron estos importes, pero también se observa en otras de aerolíneas “Low Cost” que han siguen funcionando, como por ejemplo: RYANAIR, AIR BERLIN, WIZZ AIR o VUELING.

4. Conclusiones

La información disponible muestra que en los últimos años en algunos países europeos han proliferado las aerolíneas “Low Cost”. Tales aerolíneas venden a los gobiernos regionales la posibilidad de realizar publicidad a bordo del avión, de efectuar en campañas promocionales conjuntas de la región y la aerolínea, y se comprometen a

operar en un aeropuerto de la región en cuestión durante los años que dure el convenio o contrato. Tales contratos promocionales en nuestra opinión no son otra cosa que ayudas públicas de los gobiernos regionales a las aerolíneas “Low Cost” a cambio de que las aerolíneas aumenten el número de pasajeros en la región.

En cuanto a los tipos de aeropuertos españoles más beneficiados, el perfil más frecuente es el de aeropuertos de menos de 1,5 millones anuales de pasajeros. Los grandes aeropuertos, Barajas (Madrid) y El Prat (Barcelona), apenas participan de este tipo de Ayudas Públicas.

Se constata, en primer lugar, una relación no significativa a nivel nacional, con datos panel para cuarenta y cinco aeropuertos nacionales, entre las variables ayudas públicas a las aerolíneas “Low Cost” y total número de pasajeros movidos en los aeropuertos.

Se obtiene, en segundo lugar, evidencia empírica, de una relación positiva para 5 aeropuertos, negativa para 4, y no significativa para el resto de aeropuertos (15) a nivel regional, con datos de series temporales para cada aeropuerto, entre las variables ayudas públicas a las aerolíneas “Low Cost” y volumen total de pasajeros movidos en cada aeropuerto.

Es de destacar la existencia de una correlación positiva entre ayudas públicas a las aerolíneas “Low Cost” y el número de pasajeros movidos por las aerolíneas de “Low Cost”, ya que estas aerolíneas han pasado de no mover ningún pasajero hace doce años a mover actualmente el 65% del tráfico nacional total de pasajeros.

La simultaneidad de ambos fenómenos parece indicar que estas ayudas públicas están acentuando el proceso de desviación de la demanda desde las aerolíneas tradicionales a las aerolíneas de “Low Cost” en los últimos años, a medida que estas últimas atraen a más clientes por sus reducidos precios, sus campañas publicitarias y el incremento de sus rutas.

Es posible que el efecto de estas ayudas públicas a las aerolíneas no esté siendo tanto la creación de mercado como la sustitución o desviación del tráfico aéreo hacia dichas aerolíneas.

Es posible que en algunos casos los fondos invertidos en ayudas públicas a las aerolíneas “Low Cost” estén sosteniendo artificialmente la presencia de determinadas rutas, aerolíneas o incluso aeropuertos.

Por otra parte, se ha comprobado que algunas de aerolíneas “Low Cost” han sido destinatarias de importantes cantidades de fondos pese a que el número de sus pasajeros fue muy reducido, o incluso han dejado de operar en el transcurso del período de vigencia de los acuerdos. Hay que 15 aeropuertos de los 24 que han recibido ayudas cuya correlación número de pasajeros y ayudas públicas no es significativa y por tanto su efecto no es claro. Además hay 4 aeropuertos con una relación significativa y negativa. Solo 5 aeropuertos muestran una relación positiva y significativa entre ayudas públicas y volumen de pasajeros.

En definitiva, el análisis aquí efectuado para suscitar dudas razonables sobre la eficiencia de destinar cuantiosas ayudas públicas para las aerolíneas “Low Cost”. Tales ayudas pueden incluso contribuir a una asignación de recursos inadecuada al crear o mantener aeropuertos o aerolíneas con escasa o decreciente demanda en rutas o zonas geográficas cercanas entre sí, sobre todo, si se encuentran suficientemente comunicadas por redes de transporte terrestre.

5. Referencias

AENA (2012): *Datos AENA 2007-2012*.

CNC (2012): *III Informe Anual sobre Ayudas Públicas en España*. Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

FRONTUR (2012): *Encuesta de Turismo 2012*.

ESADE (2012): *Informe de Innovación Turística en España*. ESADE.

INE (2012): *Datos Instituto Nacional de Estadística. España, España*.

TURESPAÑA (2012): *Encuestas del Instituto de Turismo de España 2012*.

UNIÓN EUROPEA (2005): *Directivas Comunitarias sobre Ayudas 2012*.