

INFORME

La revolución aérea española: del monopolio al liderazgo mundial, en veinte años



**Foro Regulación
Inteligente**



Índice

1. Introducción	3
2. La revolución aérea	4
3. La Operación Salida 2018	16
4. Efectos macroeconómicos del sector aéreo	20
5. Reformas y regulación inteligente	24
6. Conclusiones	34

Desarrollar una regulación inteligente es fundamental para facilitar el crecimiento de los distintos sectores económicos. Un marco flexible y abierto permite que las empresas desplieguen un mayor grado de innovación, lo que a su vez genera una carrera a la excelencia cuyos principales beneficiarios son los ciudadanos, en forma de mejores servicios y precios más atractivos.

Un buen ejemplo de los beneficios sociales y económicos derivados de mejorar el marco regulatorio es el sector aéreo. En los próximos días, coincidiendo con la *Operación Salida*, millones de personas pasarán por los aeropuertos españoles para iniciar sus vacaciones. El pulso competitivo de este mercado valida la apuesta por la liberalización que se empezó a desarrollar hace dos décadas y que ha terminado colocándonos entre los países con un mercado aéreo más dinámico. Pero los avances de las últimas décadas no están garantizados, de modo que debemos abrir nuevos debates para garantizar el futuro del sector.

¿Qué condiciones de mercado han hecho posible el boom de la aviación comercial? ¿Qué supone la *Operación Salida* que nos disponemos a vivir durante las próximas semanas? ¿Qué impacto tienen las huelgas y las ineficiencias en materia de gestión del cielo? ¿Qué riqueza aportan los vuelos a nuestra economía? ¿Cómo podemos mejorar el entorno regulatorio para apuntalar el crecimiento futuro de la aviación? Estas son algunas de las preguntas que pretende responder este trabajo de Foro Regulación Inteligente, el primero de una serie de informes dedicados a estudiar la competitividad regulatoria de los sectores más relevantes de nuestra economía.

“Este trabajo de Foro Regulación Inteligente es el primero de una serie de informes dedicados a estudiar la competitividad regulatoria de los sectores más relevantes de nuestra economía”

2

LA REVOLUCIÓN AÉREA

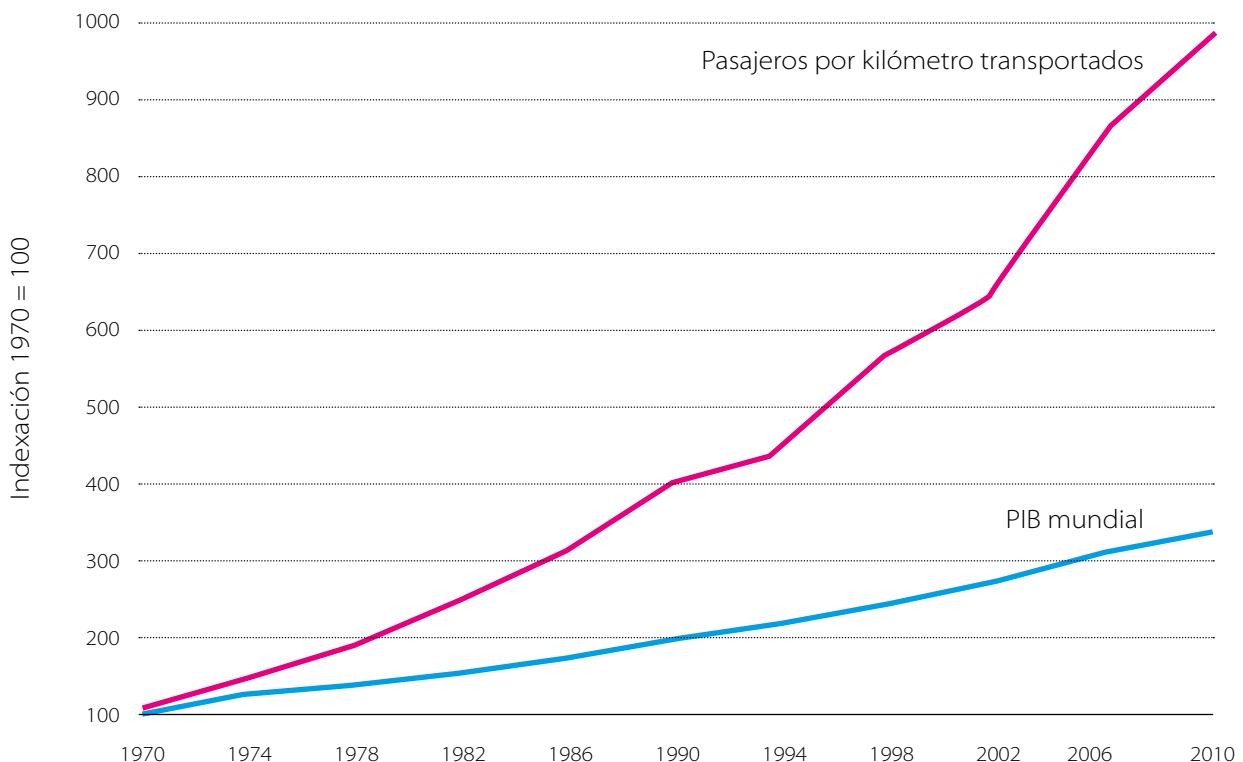
En las últimas cuatro décadas, el mundo ha vivido una auténtica revolución aérea. Desde los años 70, el sector del transporte por aire de Estados Unidos empezó a girar hacia un marco regulatorio favorable al mercado y la competencia. Si a finales de aquella década el estadounidense medio viajaba en avión una vez cada seis o siete años, hoy ese número se mueve en torno a un viaje cada dos años, alcanzando tasas mucho mayores entre la población joven y de edad media.

El mismo fenómeno se repitió en Europa y España a lo largo de los años 80 y 90, respectivamente. Pero aquella revolución aérea no se detuvo aquí y, al calor de la

globalización, decenas de países emergentes incorporaron muchas de las buenas prácticas que ya habían facilitado el boom de la aviación en Occidente.

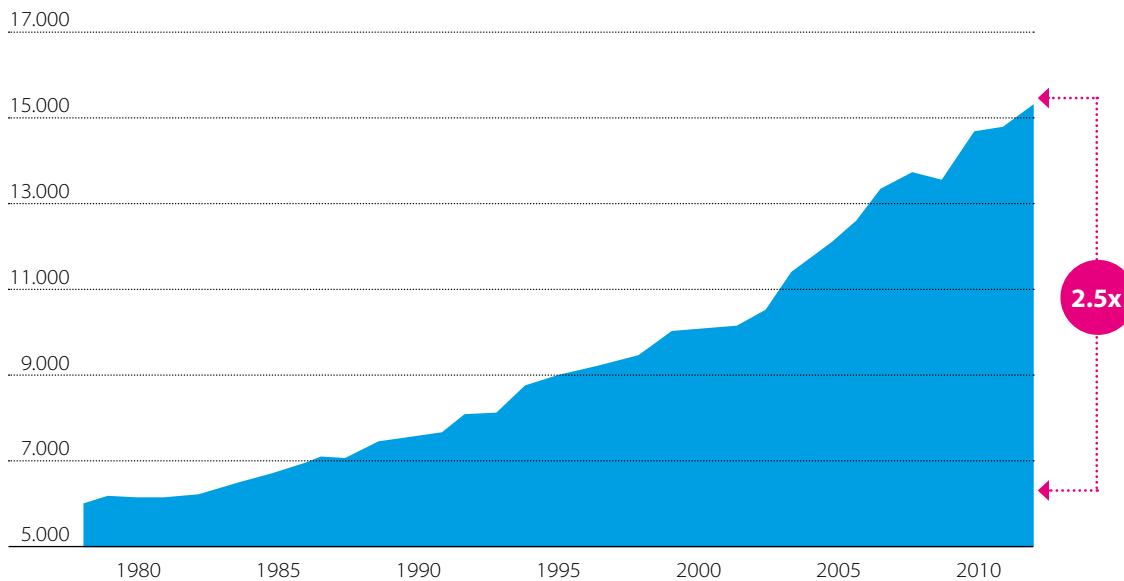
El resultado ha sido un fuerte incremento del tráfico aéreo a nivel mundial. Durante las últimas décadas, el crecimiento del transporte aéreo global de pasajeros ha triplicado el ritmo de aumento del PIB mundial. Lo vemos en el siguiente gráfico, que expresa la expansión del sector en pasajeros por kilómetro transportados, un indicador conocido en la industria como RPK por sus siglas en inglés (Revenue Passenger Kilometers).

GRÁFICO 1: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN EL MUNDO



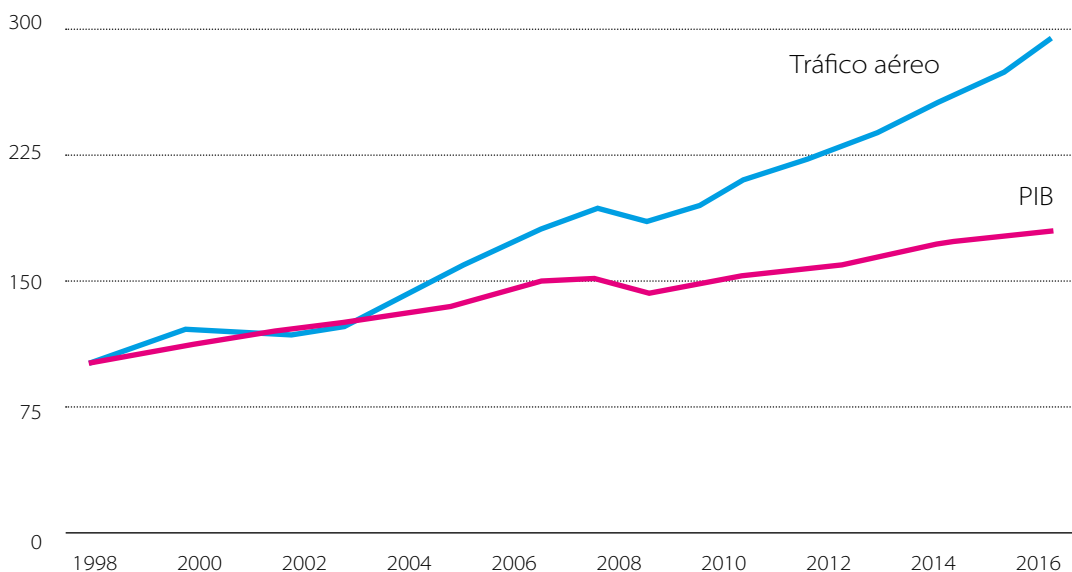
Fuente: Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO)

GRÁFICO 2: NÚMERO DE CONEXIONES AÉREAS DIRECTAS A NIVEL MUNDIAL



Fuente: Boeing, OAG Analytics

GRÁFICO 3: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN EUROPA

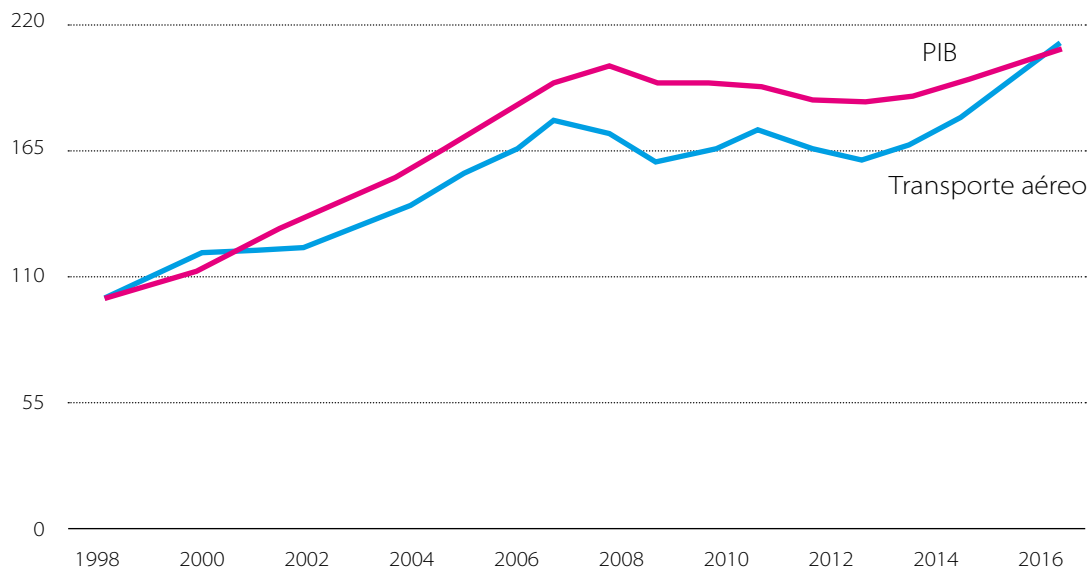


Fuente: Eurostat

Esta expansión sectorial tiene como resultado un nivel mucho más alto de conectividad entre las distintas ciudades y países del mundo. Durante los últimos treinta años, el número de ciudades que están conectadas directamente por aire ha pasado de 6.000 a 15.000, un aumento de 2,5 veces.

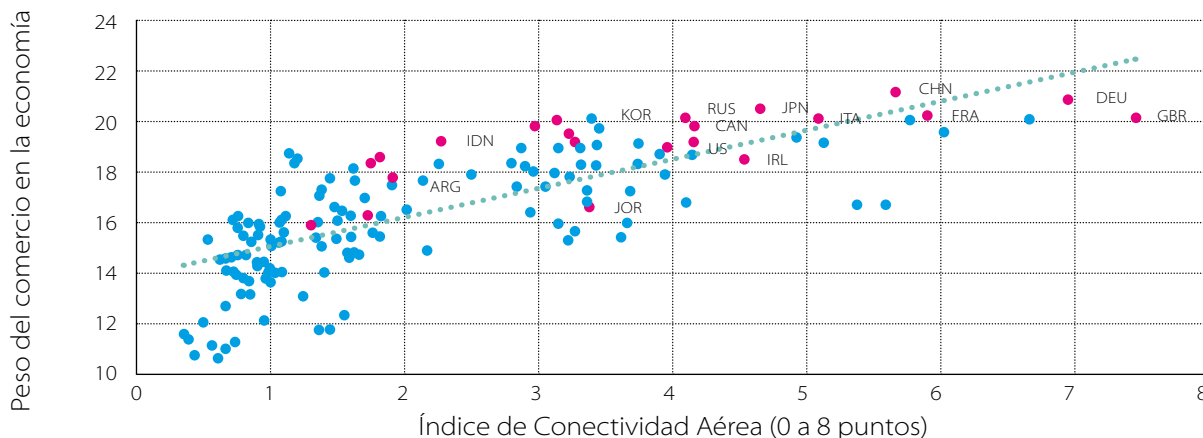
Europa no se ha quedado atrás y, desde la segunda mitad de los años 90, su tráfico aéreo se ha triplicado, avanzando a un ritmo muy superior al observado en el PIB comunitario, tal y como se puede ver en el siguiente gráfico. Cada día, 11,2 millones de personas se suben a un avión para moverse por el cielo del Viejo Continente.

GRÁFICO 4: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EN ESPAÑA



Fuente: Ministerio de Fomento, Eurostat

GRÁFICO 5: TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD AÉREA



Fuente: Índice de Conectividad Aérea

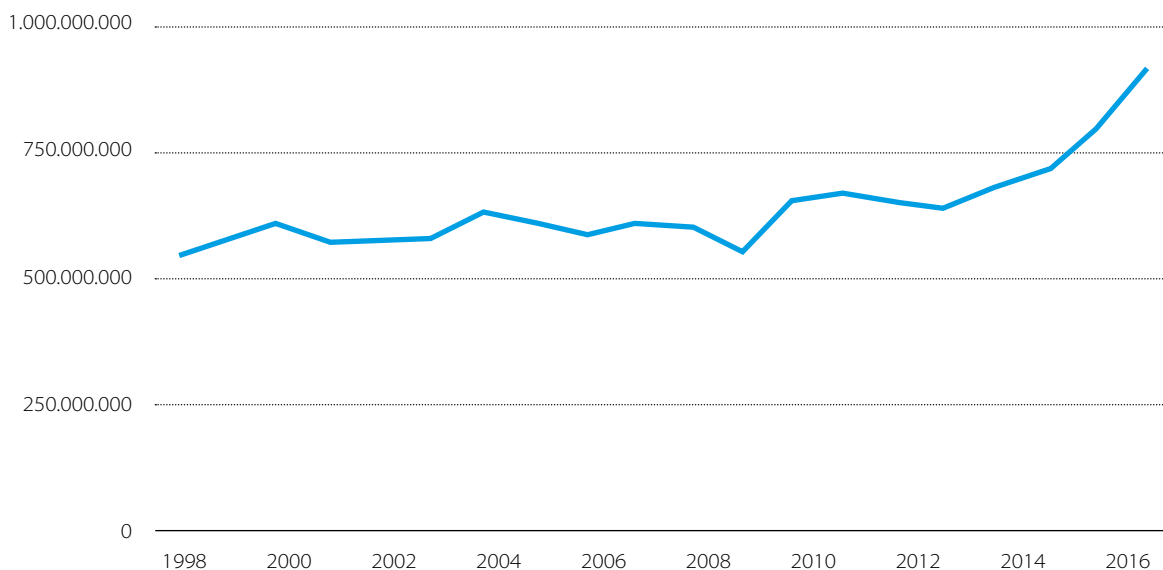
Si analizamos el caso específico de España, encontramos que la evolución del sector ha sido cada vez más positiva. Es cierto que la reforma regulatoria que permitió la liberalización del transporte aéreo llegó relativamente tarde a nuestro país, pero la expansión observada desde entonces no ha parado de mejorar año tras año.

De hecho, desde hace un lustro se han venido registrando niveles de crecimiento sectorial superior-

res a las tasas de expansión del PIB. Esto permitió un histórico sorpasso, consolidado en 2017, que certifica que la evolución favorable de los últimos veinte años ha terminado por convertir a este sector en una actividad generadora de crecimiento y cada vez más relevante para la expansión de la economía española.

El pasado año, nuestros aeropuertos movieron a casi 250 millones de pasajeros, de los cuales un 70% pro-

GRÁFICO 6: EVOLUCIÓN DE MERCANCÍAS POR TRANSPORTE AÉREO (EN TONELADAS)



Fuente: Ministerio de Fomento, Eurostat

cedía o tenía como destino un aeropuerto ubicado fuera de las fronteras españolas. Además, cerca de dos millones de aviones aterrizaron o despegaron en nuestro país. Pero no solo importa el pasado, también el futuro. La ubicación geográfica de España, la competitividad de su sector aéreo y la capacidad operativa de nuestras infraestructuras aeroportuarias son tres argumentos de peso para colocar a España a la vanguardia de la conectividad aérea con África y América.

Esa pujanza de la que hablamos no se ciñe solo al mercado de viajeros, sino que también queda patente cuando estudiamos lo que está ocurriendo con el transporte de mercancías. En este sentido, es importante recordar que la conectividad aérea es un factor muy relevante para el impulso del comercio. Un incremento del 1% de la conectividad de un país está asociado con un incremento del 6% en el total de exportaciones e importaciones.

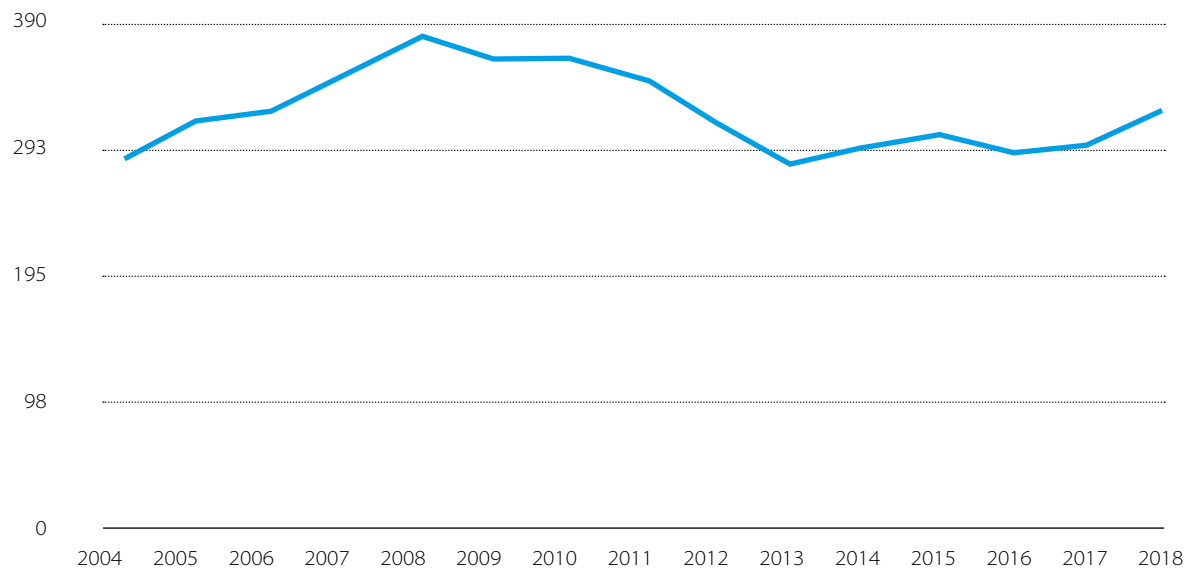
En 2017, el transporte aéreo de mercancías rebasó en España la barrera de los 900 millones de toneladas transportadas por vía aérea. El crecimiento observado en este indicador durante los últimos cinco años ha sido cercano al 50%. Por tanto, la revolución aérea que tanto ha beneficiado a los pasajeros no solo mejora la venta de servicios al extranjero, sino que también sirve como soporte para la mejora de las exportaciones de bienes.

“Es importante recordar que la conectividad aérea es un factor muy relevante para el impulso del comercio. Un incremento del 1% de la conectividad de un país está asociado con un incremento del 6% en el total de exportaciones e importaciones”

Uno de los países con una mayor y mejor conexión aérea es España: quinto de un total de ciento cincuenta y cuatro países medidos. Eso sí: en el índice que mide las facilidades con las que opera el comercio aéreo, nuestro país figura relegado en la posición treinta y tres. Estamos algo mejor en el índice de uso de tecnologías de carga (puesto diecisiete).

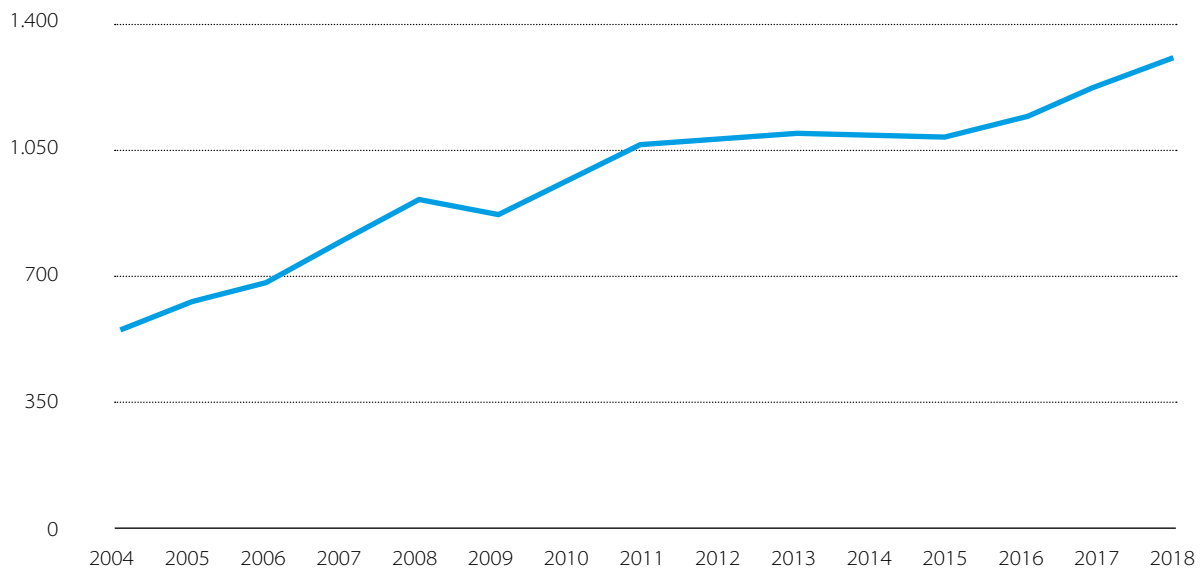
En clave doméstica, las conexiones entre aeropuertos españoles tocaron techo en 2008, cuando se llegaron a registrar 380 enlaces. Tras la caída ocurrida en los años más duros de la crisis, este indicador se ha recuperado paulatinamente en el último lustro, pasando de 280 a 325 conexiones nacionales desde 2013 hasta hoy. Donde la crisis no se ha notado es en

**GRÁFICO 7: NÚMERO DE CONEXIONES DOMÉSTICAS
(VUELOS ENTRE AEROPUERTOS ESPAÑOLES)**



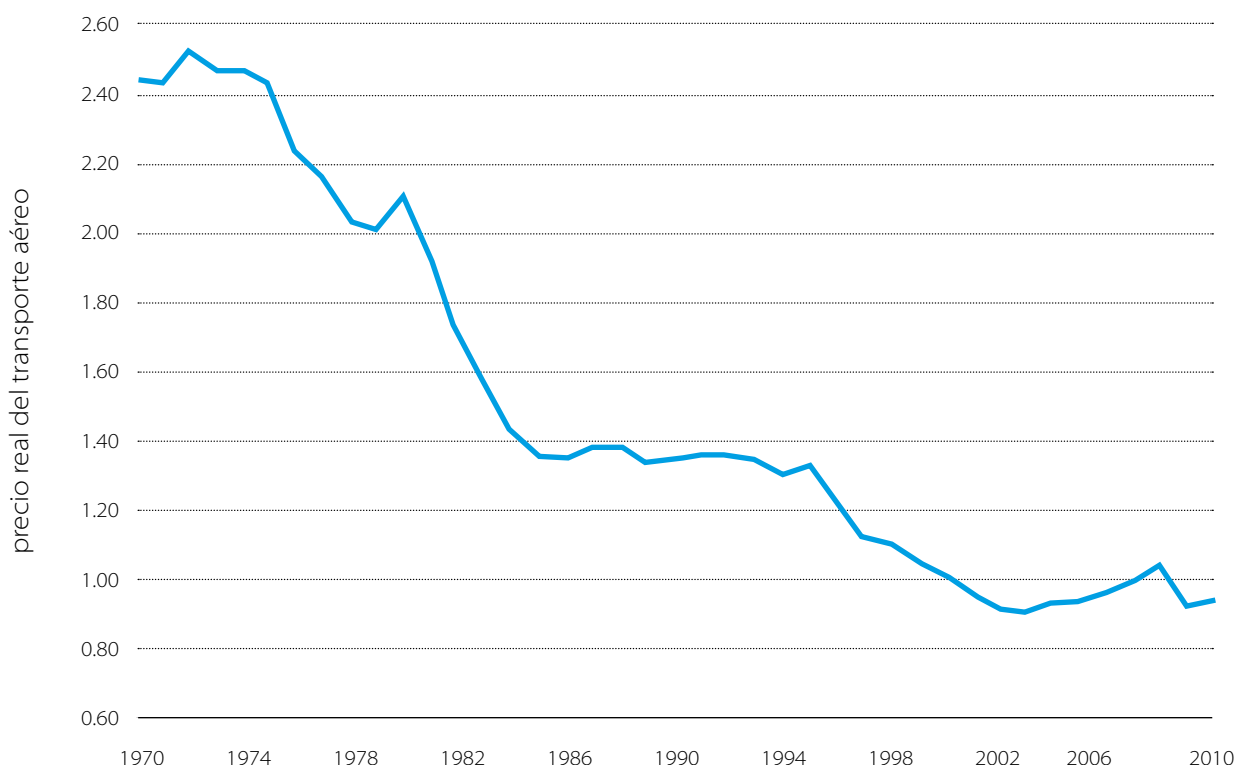
Fuente: SRS Analyzer

**GRÁFICO 8: NÚMERO DE CONEXIONES INTERNACIONALES
(VUELOS ENTRE AEROPUERTOS ESPAÑOLES E INTERNACIONALES)**



Fuente: SRS Analyzer

GRÁFICO 9: EVOLUCIÓN DEL PRECIO REAL DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL MUNDO (MEDIDO EN DÓLARES/INGRESOS POR TONELADA Y KILÓMETRO, RTK)



Fuente: Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO)

el número de conexiones internacionales que ofrecen nuestros aeropuertos. La oferta alcanza ya los 1.300 vuelos, un notable aumento frente a los 550 observados en el año 2004.

La liberalización del sector ha conducido a una mayor oferta y a un repunte de la conectividad y de la frecuencia de vuelos. Esa mayor competencia ha permitido que el coste real de volar haya caído un 60% a lo largo de los últimos cuarenta años. Esa reducción ha dado pie a un notable abaratamiento del precio de los billetes, lo que redundará directamente en un aumento exponencial en el número de viajeros y operaciones. Si la rebaja de precios no ha sido aún mayor, se debe a otros factores como la subida en los costes de combustible o el aumento de tasas e impuestos.

En cualquier caso, estamos ante un abaratamiento significativo que nos sirve para entender mejor la revolución aérea y su impacto en las vidas de millones de personas que ahora pueden viajar más lejos y con más frecuencia, por mucho menos dinero. Lo

“La liberalización del sector ha conducido a una mayor oferta y a un repunte de la conectividad y de la frecuencia de vuelos. Esa mayor competencia ha permitido que el coste real de volar haya caído un 60% a lo largo de los últimos cuarenta años”

que hace unas décadas era un lujo, se ha convertido con el paso del tiempo en una práctica habitual para amplios segmentos de la población.

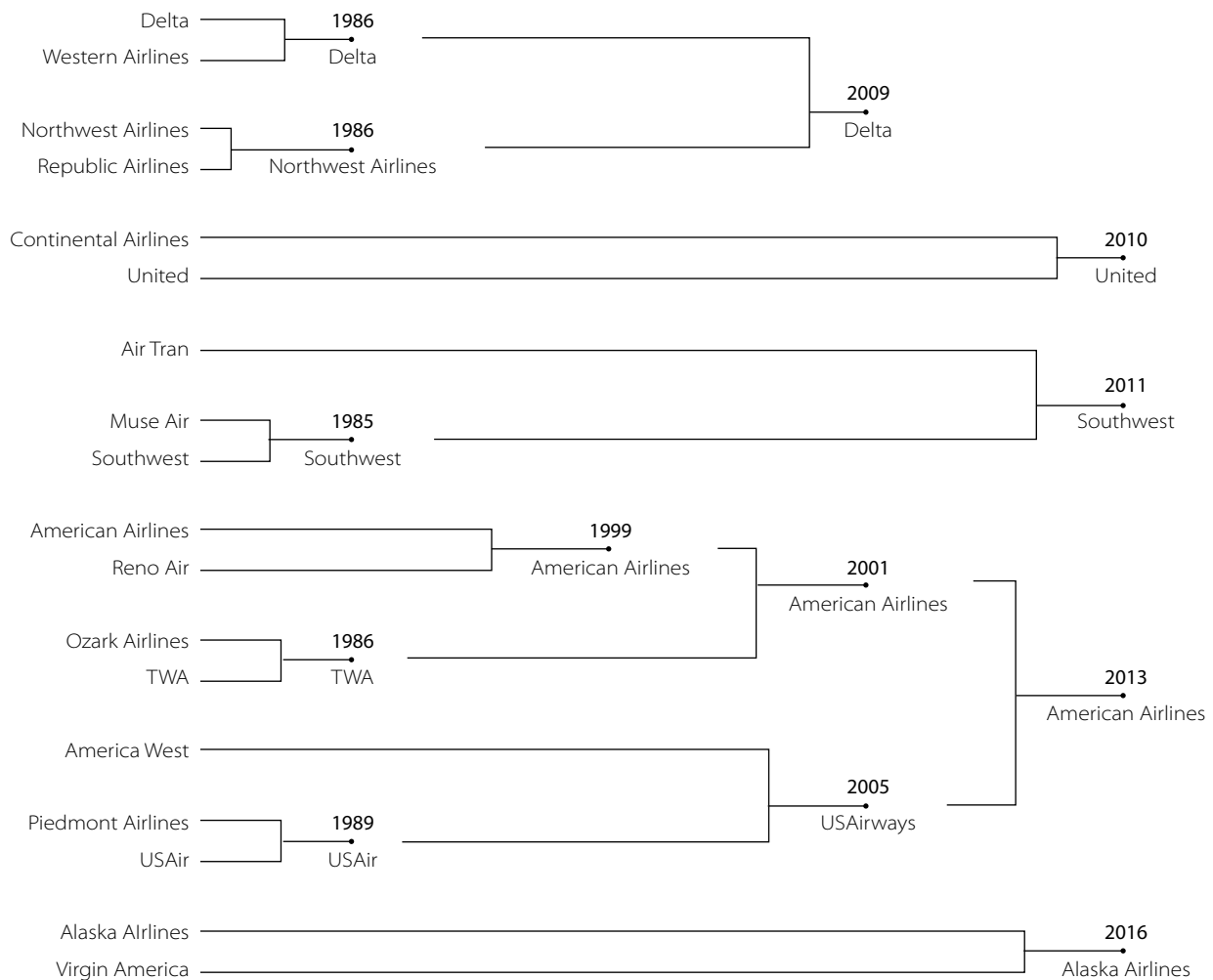
El vuelco que ha experimentado el mercado aéreo en España desde mediados de los años 90 hasta hoy pone de manifiesto la intensidad con la que el sector ha mejorado su competitividad. Hasta 1994 solamente contábamos con un operador aéreo. Ese

TABLA 1: COMPAÑÍAS AÉREAS QUE OPERAN EN ESPAÑA

Aerocanarias	Canarias Aeronáutica	Islas Afortunadas Air	Pronair
Air Andorra	CanaryFly	Just Fly	RYJET
Air Europa Express	Cygnus Air	Kriber Airlines	Serair Transworld Press
Air Europa Líneas Aéreas	Evelop Airlines	Lanzarote Aerocargo SL	Swiftair
Air Horizont	Good Fly	Let's Fly	Thomas Cook Airlines Balearics
Air Lada	Gowair	LEVEL	Top Fly
Air Pack Express	Helicópteros del Sureste	Líneas Aéreas Peninsulares	Victoria International Airways
AlbaStar	Hibernian Airlines	Melilla Airlines	Volotea
ASL Airlines Spain	Iberia	Menorca Air	Vueling
BinterCanarias	Iberia Express	Mundicanarias	Wamos Air
Blue Bird Air Line	Iberia Regional Air Nostrum	Plus Ultra Airlines	Zorex Air Transport
Calima Aviación	IMD Airways	Privilege Style	

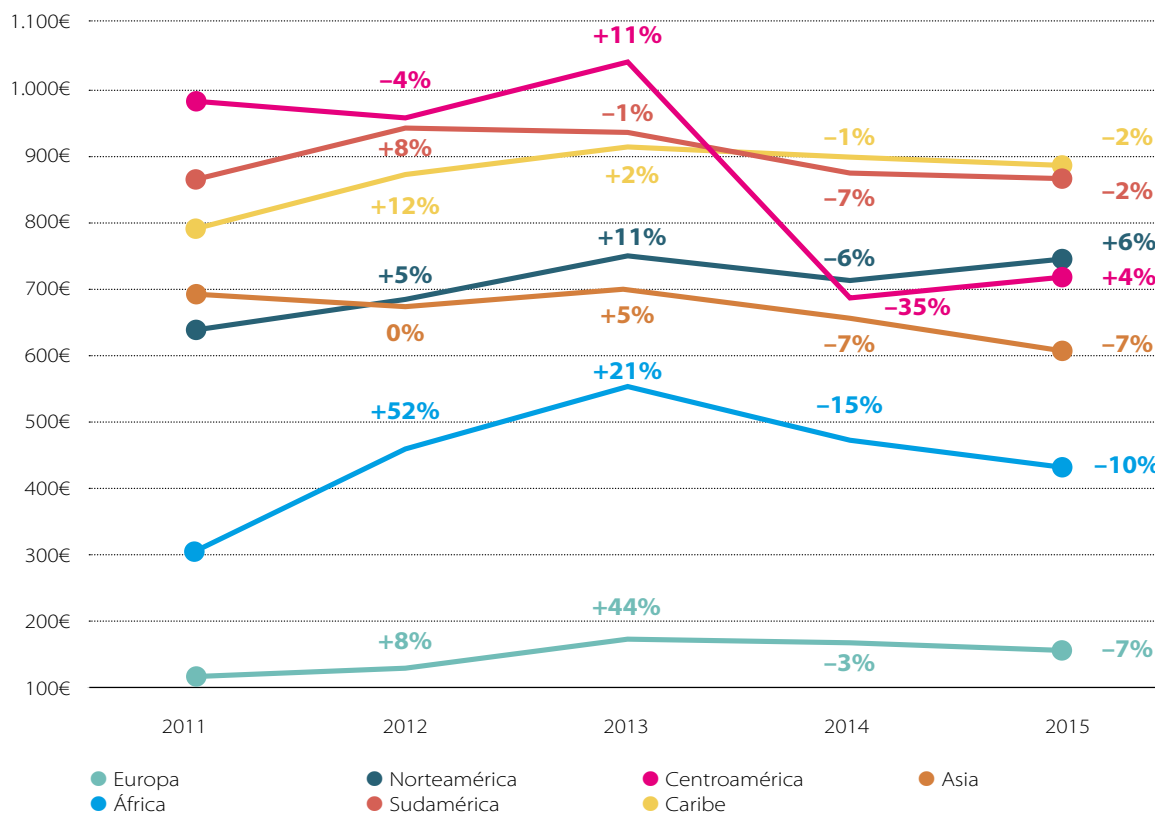
Fuente: CAPA/Centre for Aviation

TABLA 2: CONSOLIDACIÓN SECTORIAL EN ESTADOS UNIDOS



Fuente: memorias de las compañías

GRÁFICO 10: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE VUELOS CON ORIGEN EN ESPAÑA



Fuente: Skyscanner

mismo año, la aparición de dos nuevas aerolíneas tuvo el impacto inmediato de reducir hasta un 30% el precio de los billetes de avión. Pero aquello fue solo el comienzo. En la actualidad hay casi medio centenar de aerolíneas operando en nuestro país. Estas compañías tienen unos 16 años de vida media. Muchas de ellas, de hecho, han sido fundadas en pleno siglo XXI. Estamos, pues, ante un sector marcado por intensos niveles de competencia.

La competitividad del mercado aéreo español contrasta, por ejemplo, con el giro hacia la concentración que se observa en Estados Unidos, donde los cinco principales grupos son el resultado de distintos procesos de fusiones que, en apenas tres décadas, han difuminado dieciocho compañías.

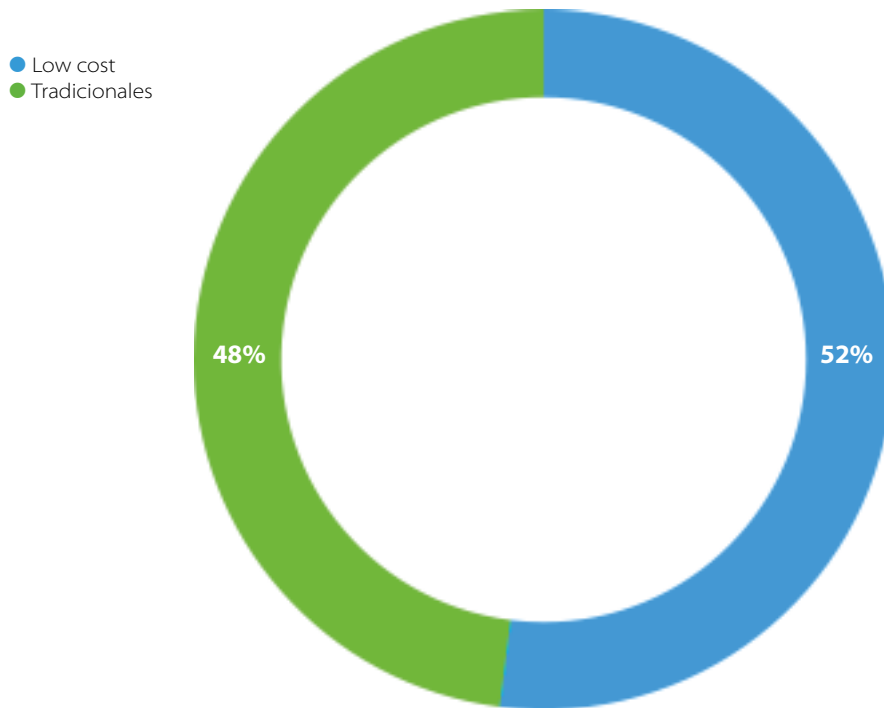
El agitado pulso empresarial que se da en España repercute positivamente en el bolsillo de los pasajeros, como muestra el monitor de precios de Skyscanner. Desde 2013, la caída media de las tarifas de vuelo negociadas en nuestro país ha bajado un 13%, con un abaratamiento del 10% en las rutas europeas y un descenso del 14% en las conexiones de larga distancia. Si observamos otros

“El vuelco que ha experimentado el mercado aéreo en España desde mediados de los años 90 hasta hoy pone de manifiesto la intensidad con la que el sector ha mejorado su competitividad. Hasta 1994 solamente contábamos con un operador aéreo”

destinos, la caída también es acusada: 32% en los vuelos a Centroamérica, 23% en las conexiones con África y un 14% en las rutas que tienen Asia como destino.

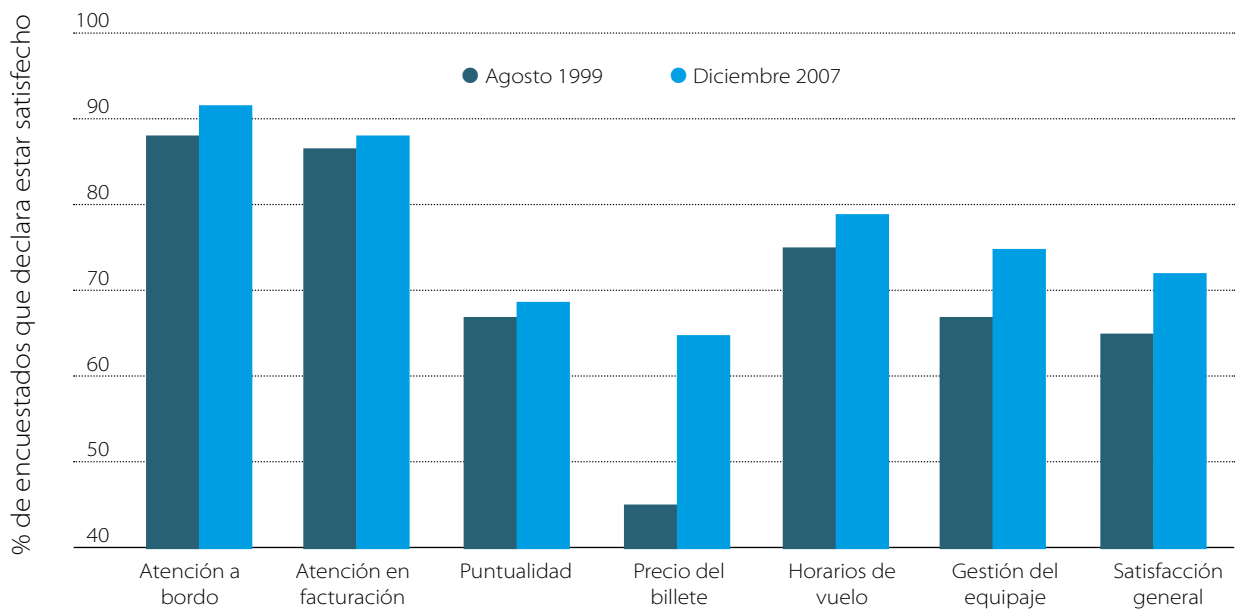
Si tomamos como referencia las ciudades más demandadas, la tendencia se mantiene. Capitales como Roma o París ofrecen vuelos entre un 11% y un 14% más baratos. En clave doméstica, Ibiza, Madrid y Palma de Mallorca experimentan una caída de precios del 6%, 10% y 14%, respectiva-

GRÁFICO 11: VIAJEROS POR TIPO DE COMPAÑÍA AÉREA, 2017



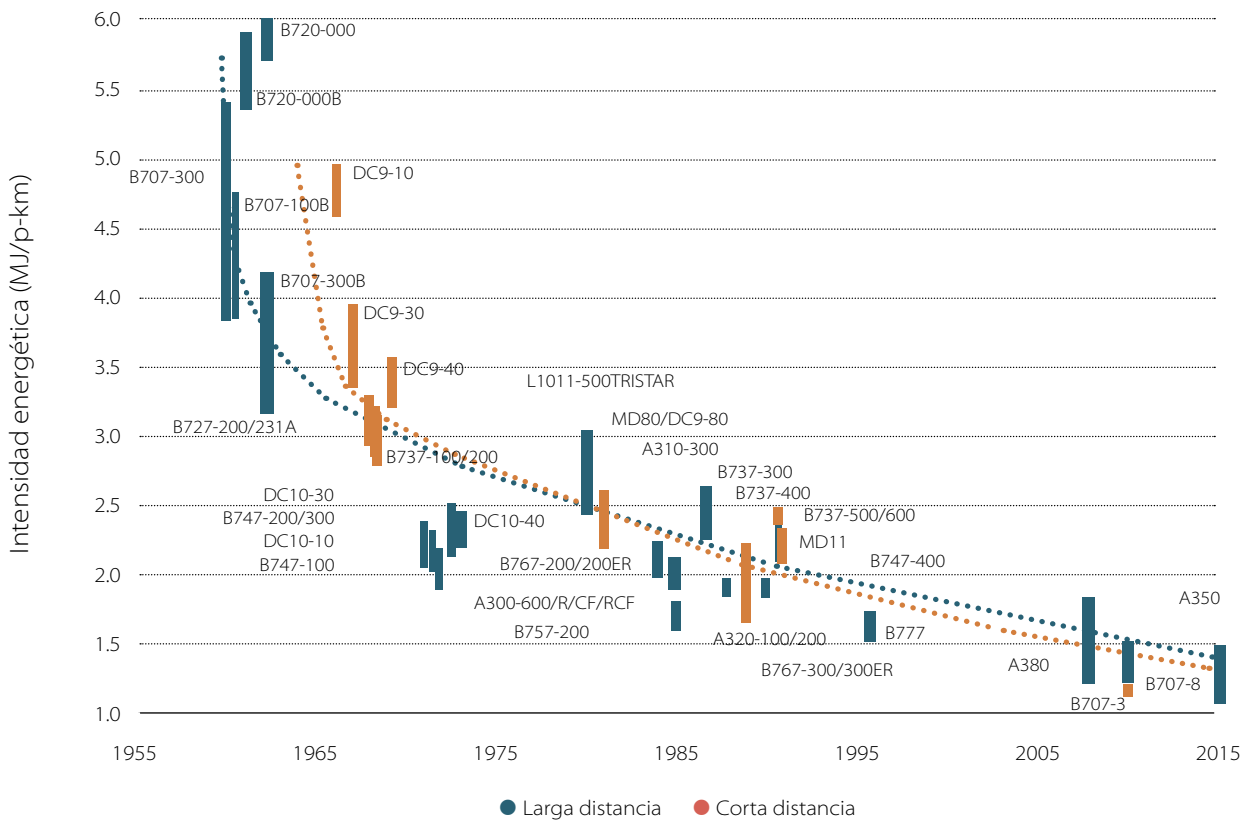
Fuente: Tourespaña

GRÁFICO 12: SATISFACCIÓN DE LOS CLIENTES CON LOS DISTINTOS SERVICIOS PRESTADOS POR LAS AEROLÍNEAS



Fuente: Gallup

GRÁFICO 12: EVOLUCIÓN EN LA INTENSIDAD DE USO DE COMBUSTIBLES



Fuente: J. J. Lee

mente. Aún más significativo es lo que ocurre con destinos más lejos Bangkok o Tokio, a donde se puede llegar desde España pagando entre un 15% y un 20% menos que hace apenas cinco años.

Hay dos factores que contribuyen a apuntalar el abaratamiento de las rutas aéreas. Por un lado, la intensa competencia vigente en el sector, en el que nos encontramos con las aerolíneas tradicionales y también con compañías low cost. Por otro lado, la irrupción de portales de internet que permiten comparar los precios de las distintas compañías aéreas. Sobre el primero de estos dos factores, cabe señalar que el segmento empresarial low cost tiene una cuota de mercado del 25% a nivel mundial que llega al 52% en el caso de España.

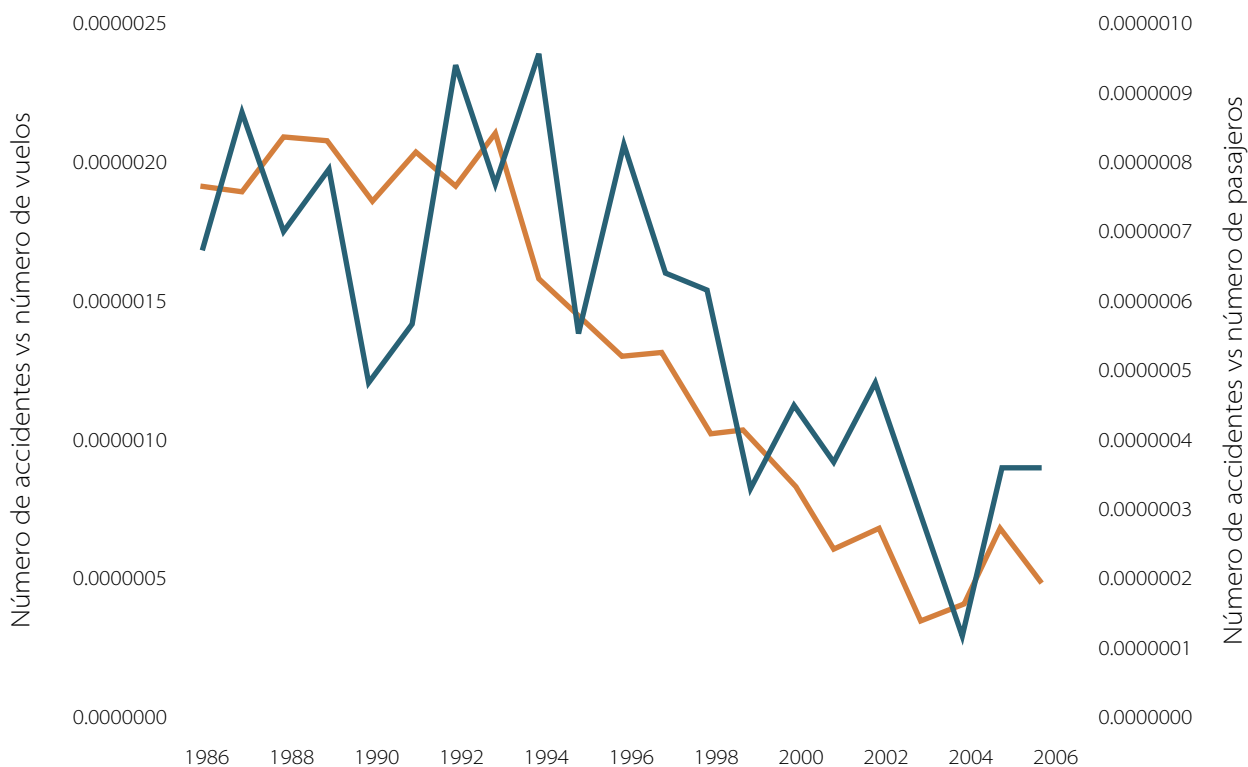
Si repasamos las encuestas de satisfacción que miden la opinión que tienen los clientes de las compañías aéreas, vemos que todos los servicios han mejorado los niveles de valoración, pero son los precios los que obtienen una mayor aprobación. Así, mientras que solamente el 40% de los viajeros encuestados en 1999 estaba satisfecho con el precio pagado por su billete,

“Hay dos factores que contribuyen a apuntalar el abaratamiento de las rutas aéreas. Por un lado, la intensa competencia vigente en el sector, en el que nos encontramos con las aerolíneas tradicionales y también con compañías low cost. Por otro lado, la irrupción de portales de internet que permiten comparar los precios de las distintas compañías aéreas”

dicho indicador ha crecido hasta el entorno del 70% a lo largo de las dos últimas décadas.

Las mejoras de precio no han ido reñidas con un salto adelante de la eficiencia. Hoy en día tenemos

GRÁFICO 13: PROBABILIDAD DE ACCIDENTES AÉREOS



Fuente: Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO)

un menor consumo de combustible por pasajero y kilómetro, así como aviones que emiten mucho menos ruido e indicadores de seguridad mucho más positivos. Lo primero lo vemos plasmado en el siguiente gráfico, mientras que lo segundo lo vemos en los cálculos de NASA y Airbus, que certifican un descenso del ruido del 75% entre los años 1980 y 2010.

Algo parecido ocurre con la seguridad, como muestran las distintas mediciones de la Organización Internacional de la Aviación Civil.

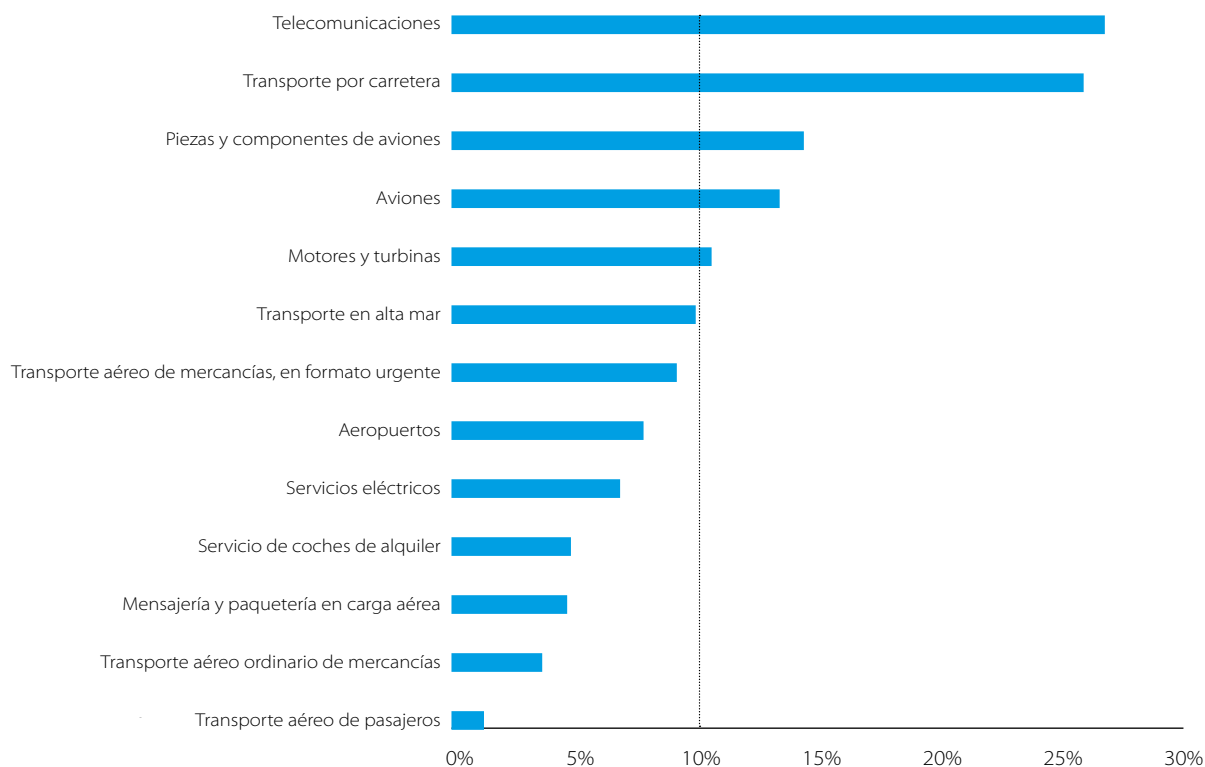
Sin embargo, la sostenibilidad de estos avances depende también del apuntalamiento de la rentabilidad sectorial. En este sentido, distintos informes sectoriales avalados por el reconocido investigador de Harvard, Michael Porter, alertan de que, en las últimas cuatro décadas, la ganancia neta después de impuestos registrada por las aerolíneas se ha medido en términos inferiores al 1%. Hoy en día, la aviación tiene 400.000 millones de euros de capital invertido. Invirtiéndose esos 400.000 millones en cualquier industria paralela,

“En términos de rentabilidad, los números no solo no mejoran, sino que experimentan una caída del 70%. Las tres compañías más grandes de hace dos décadas tenían unos márgenes del 16%, 1,4% y 10%, respectivamente. En 2017, dos de las líderes del sector se anotaron un 5% y un 2,5% de beneficio, mientras que una tercera cerró el ejercicio en números rojos.”

se obtendrían 18.000 millones más que haciéndolo en el negocio de las aerolíneas.

Así las cosas, los datos de la industria señalan que, en el año 2012, los ingresos por pasajero ascendie-

**GRÁFICO 14: BENEFICIOS DE DISTINTAS INDUSTRIAS PARA 1999-2009
(MEDIDO EN ROIC, RETORNO SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO)**



Fuente: Michael Porter, Compustat

ron a 228 dólares, frente a 226 dólares de coste. Entre las ventas de las aerolíneas, el 80% son las tarifas de vuelo, el 15% las de embarque y el 5% la asistencia en vuelo. El margen, por tanto, ronda los 2 dólares por pasajero, de media.

Si tomamos el caso de las aerolíneas que operan en España, podemos comprobar que el notable crecimiento sectorial no ha conducido a una mejora de los márgenes. En 1999, los datos de la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) apuntaban que las ventas de las aerolíneas llegaron a 370.800 millones de pesetas, una facturación que, ajustada la inflación, vendría suponiendo 3.000 millones de euros de 2018. Estas cifras son un 300% menores que las que vemos hoy en día, con las diez compañías más grandes facturando cerca de 10.000 millones de euros. Pero, en términos de rentabilidad, los números no solo no mejoran, sino que experimentan una caída del 70%. Las tres compañías más grandes de hace dos décadas tenían unos márgenes del 16%, 1,4% y 10%, respectivamente. En 2017, dos de las líderes del sector se anotaron un 5% y un 2,5% de beneficio, mientras que una tercera cerró el ejercicio en números rojos.

El 29 de junio está previsto que se produzca la primera Operación Salida del verano del año 2018. Teniendo en cuenta el alto nivel de desplazamientos que suele darse en estas fechas, y considerando además el boom turístico que viene experimentando España en los últimos años, la Operación Salida de 2018 será una nueva demostración de fuerza del sector aéreo español.

Durante el año 2017, los meses de julio y agosto acumularon más del 22% de los viajeros de todo el curso. De media, hablamos de cerca de 900.000 pasajeros moviéndose cada día por nuestros aeropuertos.

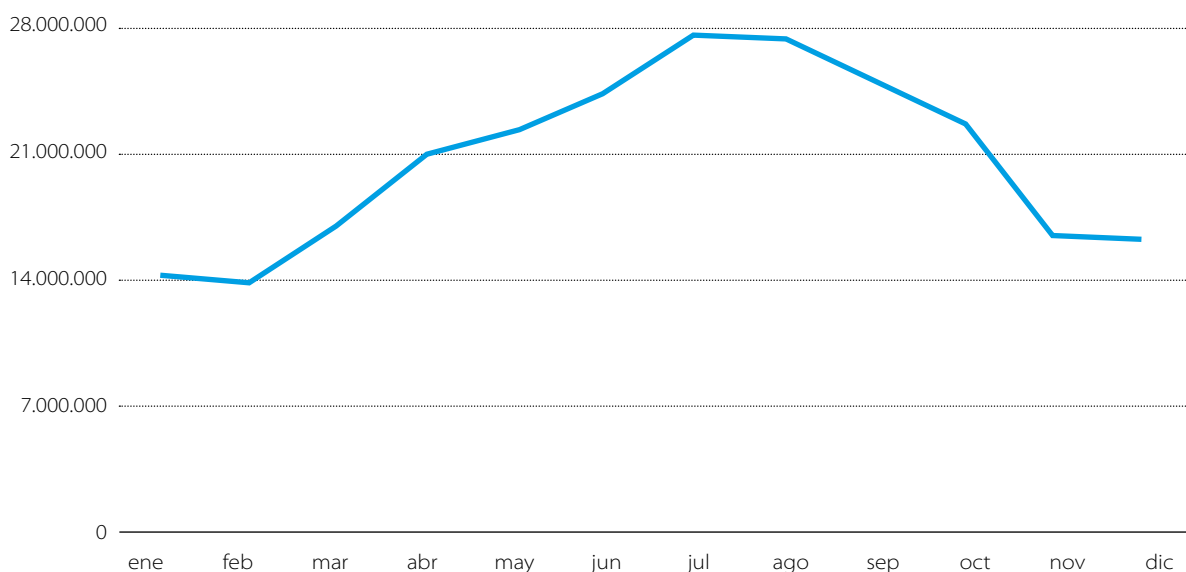
Según datos de AENA, en lo que va de 2018 se ha registrado un incremento interanual del 7,6% en el número de pasajeros que se han subido a un avión. De mantenerse constante dicha tasa de crecimiento, la Operación Salida de julio y agosto podría elevar hasta los 960.000 pasajeros diarios el volumen de actividad de

nuestros aeropuertos. Así las cosas, la temporada alta de la aviación española podría desplazar a 58 millones de pasajeros.

Algo parecido ocurre con el número de operaciones (vuelos) gestionados por el sector. El pasado año, el 20,6% tuvieron lugar en los meses de verano, a razón de 7.500 salidas diarias. Este 2018, la tasa de aumento interanual está moviéndose cerca del 6,5%, por lo que, estimando un comportamiento similar para los meses de julio y agosto, cabría esperar un promedio de 8.000 operaciones diarias.

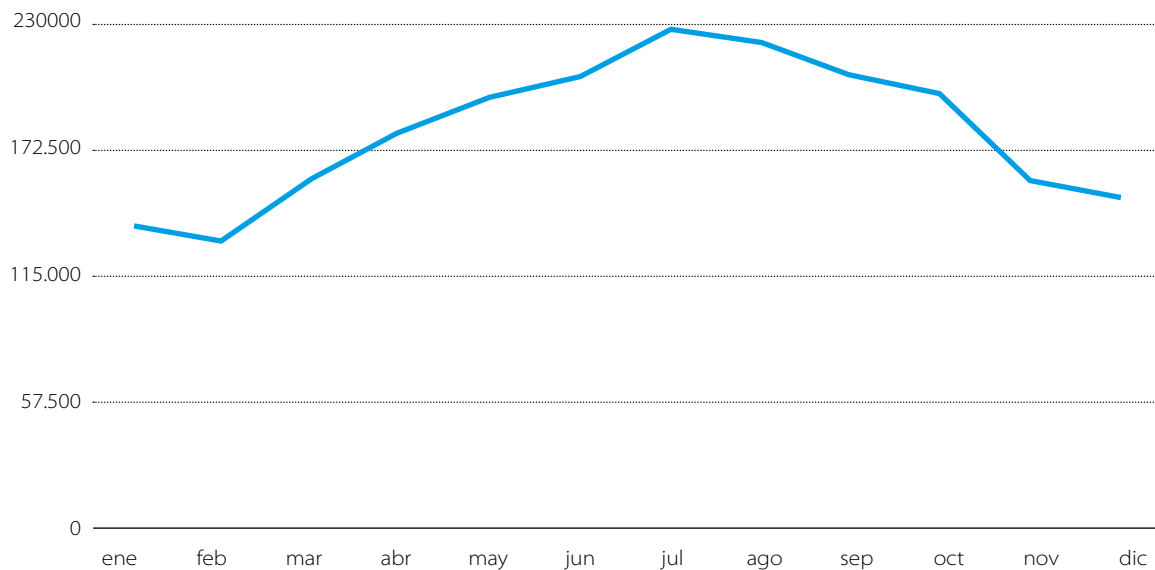
Los cinco principales aeropuertos españoles por número de pasajeros (Adolfo Suárez-Madrid Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche) acumularon durante el año 2017 el 64,5% del total de viajeros. En 2018, durante la Operación Salida y los meses de verano, este porcentaje se verá incrementado hasta el 65,5%.

GRÁFICO 15: NÚMERO DE PASAJEROS POR MES (2017)



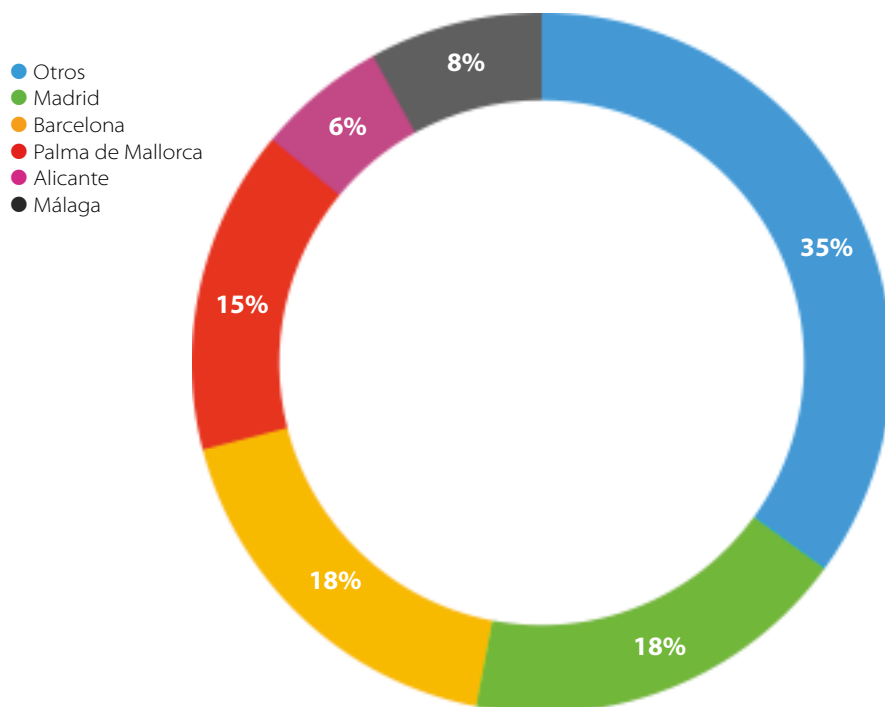
Fuente: AENA

GRÁFICO 16: NÚMERO DE OPERACIONES POR MES
(ESTIMACIÓN OPERACIÓN SALIDA Y VERANO 2018)



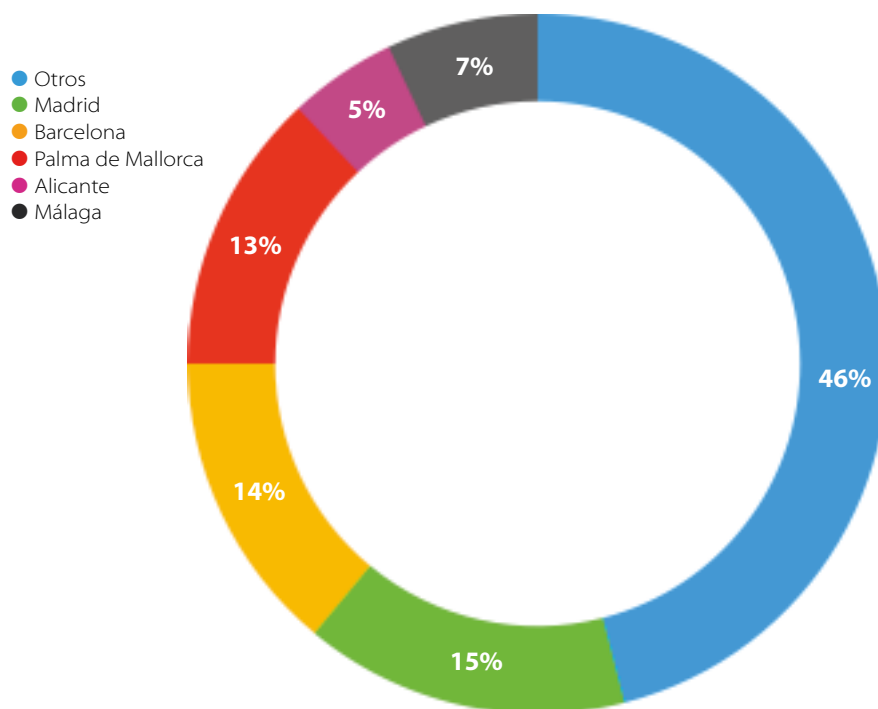
Fuente: Foro Regulación Inteligente, AENA

GRÁFICO 17: NÚMERO DE PASAJEROS EN JULIO Y AGOSTO, POR AEROPUERTO
(ESTIMACIÓN OPERACIÓN SALIDA Y VERANO 2018)



Fuente: Foro Regulación Inteligente, AENA

GRÁFICO 18: NÚMERO DE OPERACIONES EN JULIO Y AGOSTO, POR AEROPUERTO (ESTIMACIÓN OPERACIÓN SALIDA Y VERANO 2018)



Fuente: Foro Regulación Inteligente, AENA

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el de Barcelona-El Prat acumulan la mayor parte del número de vuelos (en torno al 30% del total). Teniendo en cuenta también a los otros tres aeropuertos con más operaciones (Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche y Palma de Mallorca), la cuota sube al 54%, mientras que los cuarenta y siete aeropuertos nacionales restantes manejarán el 46% de los vuelos. En números absolutos, el total de operaciones que se realizarán será de unas 260.000 operaciones en estos cinco aeropuertos (en torno a 4.300 despegues diarios).

Pero la Operación Salida de 2018 se presenta, al menos de entrada, con algunos nubarrones en el horizonte. La posibilidad de una confluencia de huelgas en el aeropuerto de Barcelona-El Prat amenaza con dañar la operativa del sector en unas fechas que, como explica este trabajo, son vitales para la conectividad aérea y la campaña de verano.

En posteriores secciones del informe se explican los costes que acarrearán este tipo de conflictos laborales, pero merece la pena hacer ya una primera evaluación del tema, con la mirada puesta en lo que puede suceder en los próximos días. De momento, las informaciones

disponibles apuntan a una posible huelga de pilotos de la compañía Vueling, pero también hablan de un hipotético paro por parte de los controladores aéreos del aeropuerto. A esto hay que sumarle la conflictividad laboral que está viviendo el espacio aéreo de Marsella, vital para numerosas conexiones con la Ciudad Condal. También hay que tener en cuenta que, durante el pasado año, Barcelona-El Prat sufrió distintos paros motivados por una huelga de los trabajadores de seguridad del aeropuerto.

¿Qué impacto puede tener todo esto? Estimaremos dos escenarios. En el primero, las huelgas afectan al 7% del total de operaciones. Este supuesto parte de que se mantienen los problemas en el control aéreo de Marsella y, además, se confirma la huelga de pilotos de Vueling. En el segundo, no solo se mantienen los conflictos anteriores, sino que se añade la problemática de la huelga de controladores aéreos. En el segundo caso, tomando como referencia las huelgas de diciembre de 2010, podemos estimar que la caída de las operaciones rondaría el 12%, mientras que el bajón de pasajeros sería del 15%, de modo que el tamaño del conflicto sería dos veces mayor que en el primer escenario planteado.

TABLA 1: IMPACTO DE UNA SEMANA DE HUELGA EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT (OPERACIÓN SALIDA 2018)

Escenario	Pasajeros afectados	Operaciones afectadas	Costes directos
Escenario 1	84.000	700	12 millones de euros
Escenario 2	170.000	1.300	20 millones de euros

Fuente: Foro Regulación Inteligente

TABLA 2: COSTES DE UNA SEMANA DE HUELGA EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT (OPERACIÓN SALIDA 2018)

Escenario	Costes directos	Costes indirectos (Turismo)	Costes totales
Escenario 1	12 millones de euros	33,4 millones de euros	45,4 millones de euros
Escenario 2	20 millones de euros	71 millones de euros	91 millones de euros

Fuente: Foro Regulación Inteligente

Así, en el supuesto primero, el número de pasajeros afectados llegaría a 84.000 personas, mientras que las operaciones canceladas serían unas 700. El coste directo se situaría, por tanto, en los 12 millones de euros. Si nos vamos al escenario segundo, el alcance de la conflictividad laboral golpearía a 170.000 pasajeros y 1.300 operaciones, acarreado unos costes directos de 20 millones de euros.

Para calcular el coste indirecto de estos dos escenarios en el sector turístico, debemos tener en cuenta que el gasto semanal de los turistas extranjeros es de 630 millones de euros en una semana de verano, según Idescat. El 75% de estos visitantes internacionales que llegan a Cataluña emplean el avión como medio de transporte. Así las cosas, el impacto sobre el turismo sería de 33 millones en el primer escenario y de 70 millones en el segundo. En cuanto al gasto turístico de los turistas nacionales, hablamos de una demanda semanal de 62 millones, según Familitur. Teniendo en cuenta que el 10% de los visitantes nacionales que llegan a Cataluña lo hacen a través de un aeropuerto, el coste sería de 400.000 euros, en el escenario 1, y de 1 millón de euros, en el escenario 2.

De esta manera, los costes totales (directos e indirectos) derivados de un nuevo episodio de huelgas en el aeropuerto de Barcelona-El Prat podrían alcanzar, en el escenario 1, los 6,5 millones diarios, llegando a 45,4 millones tras una semana de conflicto. Si se diese el escenario 2, el golpe sería de 13 millones por jornada, con pérdidas que subirían hasta los 91 millones a lo largo de una semana.

A estos costes económicos debemos añadirle el golpe a la reputación y la imagen de la industria aérea y del sector turístico. Para los usuarios, este tipo de conflictos envían una señal de desconfianza que, además, se puede ver amplificada debido a la visibilidad mediática de toda Operación Salida. De modo que, mirando al futuro, es importante consolidar una reducción sostenida de la conflictividad laboral que afecta al sector, puesto que huelgas como las que se están planteando tienen un coste muy elevado.

4

EFFECTOS MACROECONÓMICOS DEL SECTOR AÉREO

La conectividad es un pilar crucial para el desarrollo socioeconómico de un país. En el actual contexto de intensa globalización, la competitividad del transporte aéreo repercute positivamente en cinco campos de gran relevancia para la economía: la captación de inversión extranjera directa, el aumento de las exportaciones de bienes, el impulso del turismo, la mejora del mercado de trabajo y la demografía.

Un sector tan crítico para la economía española debería contar con un plan estratégico global. La iniciativa podría estar liderada por el gobierno, siguiendo los pasos de lo que está haciendo Francia con el Assises du Transport Aérien, iniciativa en la que el gobierno y los distintos actores del sector tengan la oportunidad de definir una estrategia que asegure el incremento sostenido de la competitividad de la aviación, en beneficio de toda la economía nacional. Se trata, al fin y al cabo, de tener un planteamiento integral y de futuro, en vez de pensar solamente en la aviación cuando surgen dificultades. El panorama institucional que atraviesa España, después de una década de intensos cambios económicos y políticos, debe servir como acicate para fijarnos esa meta país.

Basta con echar un repaso a las cifras macro de la industria y de los sectores a los que beneficia para entender que las rutas aéreas tienen una importancia capital para la economía española. La recuperación económica observada en los últimos años en España se apoya, de hecho, en el valor aportado por un

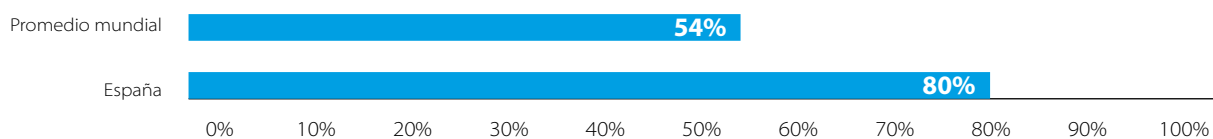
sector que, en poco más de veinte años, ha pasado de una situación relativamente atrasada a colocarse entre los más dinámicos del mundo desarrollado.

Existen diversas formas de medir el impacto económico del sector aéreo. La consultora Oxford Economics ha estudiado los cinco campos mencionados anteriormente y ha concluido que una mejora de la conectividad del 10% redundaría en un aumento sostenido del 3,5% en las cifras de inversión a largo plazo. En España, los académicos Germà Bel y Xavier Fageda han calculado que dicho incremento del 10% en la oferta de vuelos aumenta un 4% el número de grandes empresas localizadas en el país.

La mayor parte de los turistas extranjeros que llegan a España lo hacen a través de un aeropuerto. Para ser precisos, casi el 80% de los ochenta millones de visitantes internacionales que recibió nuestro país en 2017 llegaron a nuestras fronteras en avión. El promedio global es del 54%, de modo que España está un 48% por encima.

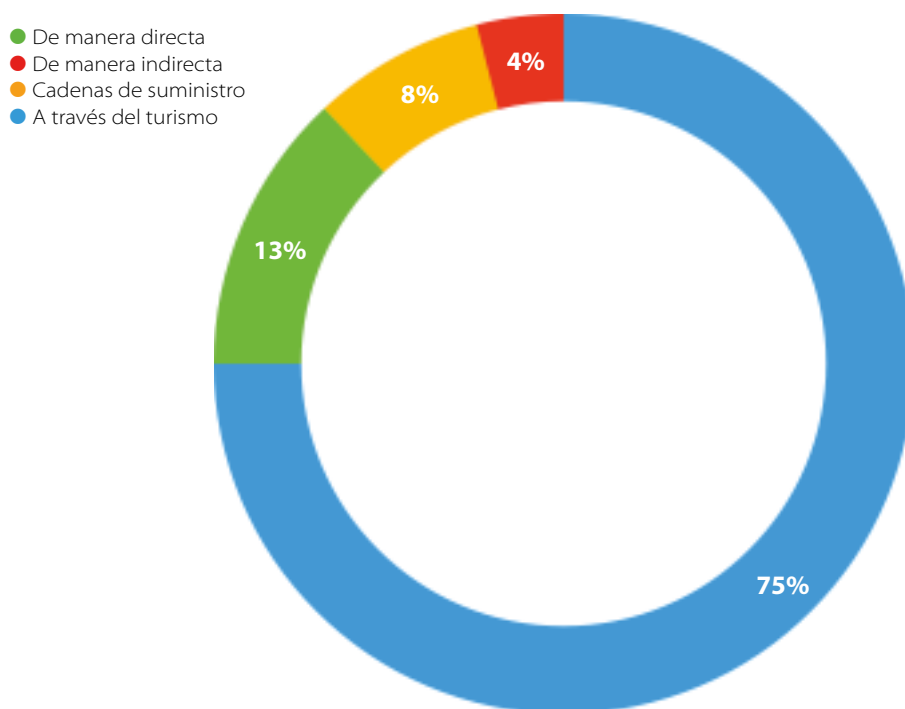
El impacto económico derivado del tráfico aéreo es muy relevante. A nivel global, todos los días se producen en torno a 104.000 vuelos diarios, que movilizan a 10 millones de pasajeros. Según las estimaciones de la industria, este movimiento genera más de 2,6 billones de euros anuales, el 3,5% del PIB mundial. De forma directa e indirecta, la aviación soporta 63 millones de puestos de trabajo a lo largo y ancho del globo.

GRÁFICO 19: PESO DE LOS VIAJEROS INTERNACIONALES (TRANSPORTE AÉREO)



Fuente: Familitur, Air Transport Action Group

GRÁFICO 20: APORTACIÓN DEL SECTOR AÉREO AL PIB DE ESPAÑA



Fuente: Elaboración propia (Foro Regulación Inteligente) a partir del modelo macro de Oxford Economics

En el caso de nuestro país, la aportación directa inherente al sector se mueve en el entorno de los 30.000 millones de euros, cifra que supone cerca del 2,6% del PIB. De esta cifra, 15.000 millones son el resultado de la gestión de los vuelos, mientras que 10.000 millones se derivan de las cadenas de suministro y 5.000 millones obedecen al impacto indirecto en otros sectores. Pero a estas cifras hay que sumarle el impacto indirecto del sector aéreo en el turismo, que genera anualmente el 8,5% del PIB, unos 90.000 millones de euros.

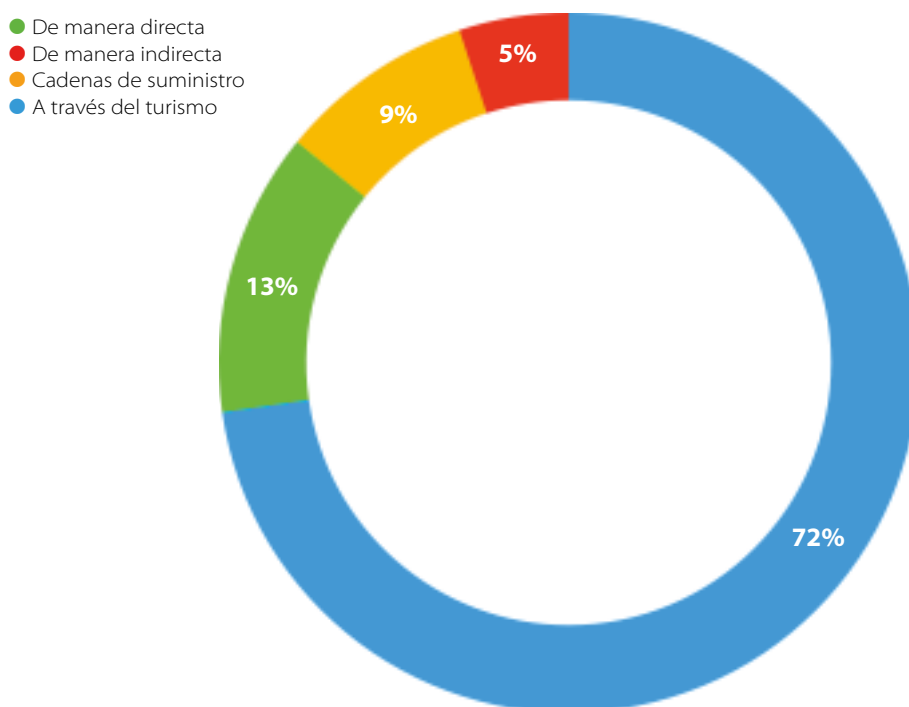
En total, considerando los efectos directos e indirectos y la derrama que genera el turismo, hablamos de un sector que aporta 120.000 millones de euros a la economía española, lo que equivale al 11,1% de la producción nacional de nuestra economía. La aportación de la aviación al PIB corresponde en un 75% a la contribución que realiza el sector al turismo. El 25% restante se reparte entre el 13% que generan los vuelos de forma directa, el 8% que se explica por el volumen de negocio inducido en las cadenas de suministro y el 4% que está ligado al gasto indirecto

“En total, considerando los efectos directos e indirectos y la derrama que genera el turismo, hablamos de un sector que aporta 120.000 millones de euros a la economía española, lo que equivale al 11,1% de la producción nacional de nuestra economía. La aportación de la aviación al PIB corresponde en un 75% a la contribución que realiza el sector al turismo”

que se deriva de la riqueza aportada por el sector.

Todos estos números tienen nombres y apellidos detrás. De forma directa, el sector aéreo genera cer-

GRÁFICO 20: APORTACIÓN DEL SECTOR AÉREO AL PIB DE ESPAÑA



Fuente: Elaboración propia (Foro Regulación Inteligente) a partir del modelo macro de Oxford Economics

TABLA 3: IMPACTO DEL SECTOR AÉREO EN EL DESEMPEÑO ECONÓMICO DE ESPAÑA

Canal	Aportación al PIB	Empleo generado
De manera directa	15.000 millones de euros	204.000
Cadenas de suministro	10.000 millones de euros	140.000
De manera indirecta	5.000 millones de euros	82.000
A través del turismo	90.000 millones de euros	1.100.000

Fuente: Foro Regulación Inteligente

ca de 204.000 puestos de trabajo. A esta cifra hay que sumarle los 140.000 ocupados en las cadenas de suministro y los 82.000 empleos que sostiene la aviación de manera indirecta.

Pero a esta cifra debemos añadirle también 1,1 millón de puestos de trabajo a los que da soporte a tra-

vés del turismo. En total, el sector ocupa directa o indirectamente a 1,5 millones de personas, aproximadamente el 8% del total de ocupados de la economía española.

Así, del total de empleos generados por el sector aéreo en España, el 72% corresponde al trabajo soste-

TABLA 3: LOS GRANDES SOCIOS AÉREOS DE ESPAÑA

	Países con mayor conexión de vuelos	Principales países por destino de exportaciones	Principales países por origen de importaciones	País por procedencia del gasto turístico
1	Reino Unido	Francia	Alemania	Alemania
2	Alemania	Alemania	Francia	Francia
3	Francia	Reino Unido	China	Italia
4	Italia	Portugal	Italia	Países nórdicos
5	Suiza	Estados Unidos	Estados Unidos	Reino Unido
6	Bélgica	Países Bajos	Países Bajos	Países Bajos
7	Países Bajos	Bélgica	Reino Unido	Bélgica
8	Portugal	Turquía	Portugal	Estados Unidos
9	Irlanda	China	Marruecos	Portugal
10	Países nórdicos	Polonia	Turquía	Suiza

Fuente: DataComex, INE

nido en el ámbito del turismo, mientras que el 13% de los puestos de trabajo se mantienen de forma directa y el 9% y 6% restante se deriva de las cadenas de suministro y del impacto indirecto generado por el gasto de los profesionales del ramo.

A todas estas cifras hay que sumarle el impacto que tiene el transporte aéreo a la hora de facilitar las exportaciones de bienes, la inversión extranjera directa o el gasto turístico. España exportó en 2017 casi 280.000 millones de euros, aumentó su stock acumulado de inversión extranjera directa hasta los 550.000 millones de euros y se benefició de un gasto de 87.000 millones gracias al consumo de los turistas internacionales que pasaron por nuestro país. La siguiente tabla muestra los mercados internacionales que mantienen un vínculo más fuerte con España en el ámbito aéreo.

“España exportó en 2017 casi 280.000 millones de euros, aumentó su stock acumulado de inversión extranjera directa hasta los 550.000 millones de euros y se benefició de un gasto de 87.000 millones gracias al consumo de los turistas internacionales que pasaron por nuestro país”

5

PERSPECTIVAS DE FUTURO Y REGULACIÓN INTELIGENTE

Las proyecciones de futuro del mercado del transporte aéreo apuntan a un crecimiento muy intenso durante los próximos años. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), que recientemente trasladó a Madrid su mayor centro operativo, estima que en los veinte próximos años se va a duplicar el volumen de pasajeros gestionados por el sector. Esto supondría pasar de 3,8 a 7,2 billones de viajeros entre los años 2016 y 2035, lo que arrojaría una tasa de crecimiento anual del 3,7%.

Las proyecciones de futuro del mercado del transporte aéreo apuntan a un crecimiento muy intenso durante los próximos años. La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), que recientemente trasladó a Madrid su mayor centro operativo, estima que en los veinte próximos años se va a duplicar el volumen de pasajeros gestionados por el sector. Esto supondría pasar de 3,8 a 7,2 billones de viajeros entre los años 2016 y 2035, lo que arrojaría una tasa de crecimiento anual del 3,7%.

De acuerdo con las estimaciones del sector, España será uno de los países con mayor crecimiento en el volumen absoluto de pasajeros. El aumento proyectado para las dos próximas décadas supera el 40% y colocaría a nuestro país como el sexto con un mayor volumen de pasajeros, superado solamente por China, Estados Unidos, India, Reino Unido e Indonesia.

En el mercado aéreo europeo, la industria espera que, en las próximas dos décadas, el número de pasajeros haya crecido en 570 millones de viajeros anuales. Esto supone un ritmo de crecimiento del 2,5%, ligeramente por encima del 2,1% que se espera para España, cuya aportación al mercado comunitario equivaldrá a 10% de los viajeros adicionales.

Un reto importante para el futuro de la aviación en España es el de capitalizar el aumento de tráfico esperado para la región Asia-Pacífico. Su tamaño actual es de 1,8 billones de pasajeros anuales, pero la proyección de la industria para 2035 apunta a 3,1 billones de viajeros por curso, lo que supondría un

crecimiento anual del 4,7%. Se abre, por tanto, una gran oportunidad para España, especialmente en relación con el mercado chino, que ya figura entre los principales socios comerciales de nuestro país, como refleja la tabla 3.

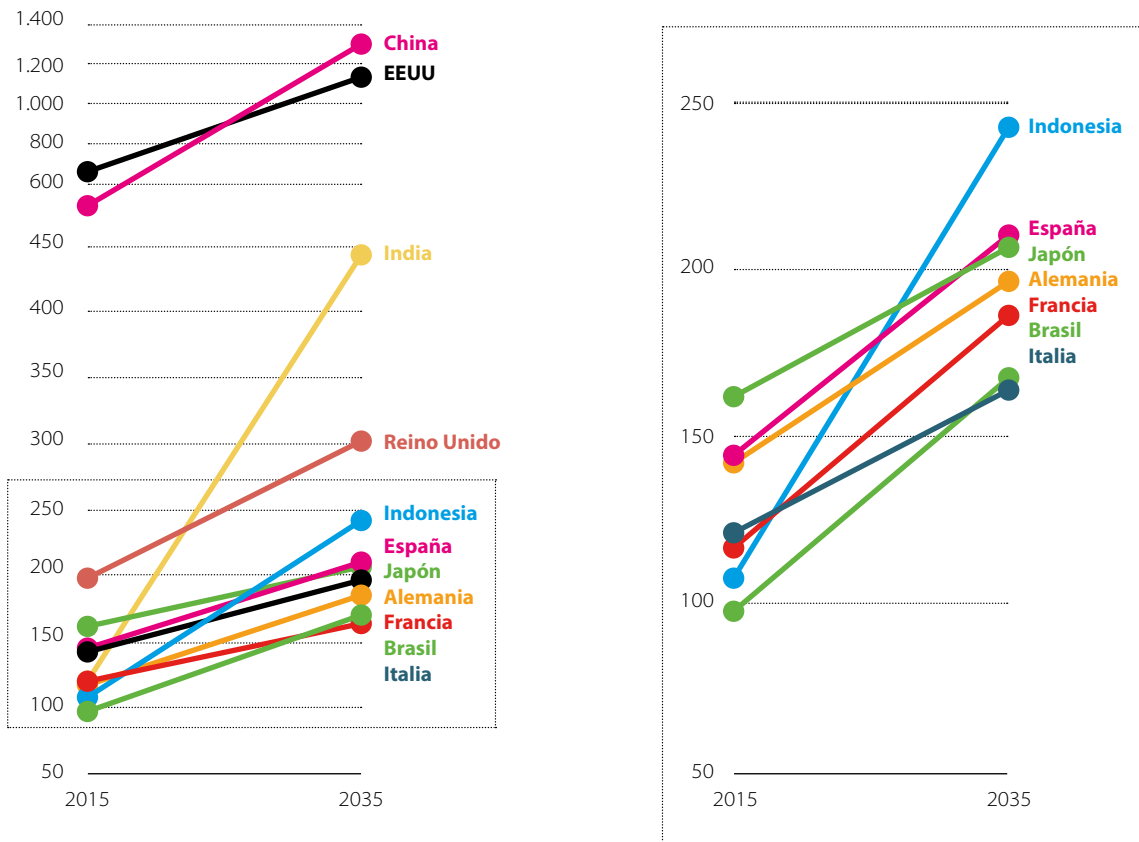
Reducir las tasas aeroportuarias tendría un impacto muy importante en la mejora de la eficiencia del sector y ayudaría a compensar la falta de competencia en la gestión aeroportuaria. La experiencia y el análisis económico nos enseñan que la eliminación de tasas contribuiría a acelerar el crecimiento y la creación de empleo.

Distintos gobiernos del Viejo Continente han dado ya el primer paso en esta dirección. En 2009, el gobierno holandés suprimió la tasa aérea que cobraba a la venta de billetes, dando pie a un fuerte repunte en el número de viajeros. También en Irlanda se aprobó una medida similar en 2014: aumentó un 8% el tráfico aéreo después de la supresión de las principales tasas aeroportuarias. En Reino Unido, un estudio de la consultora PwC ha desatado un intenso debate sobre la posibilidad de adoptar una medida similar. El informe en cuestión considera que eliminar las tasas aeroportuarias impulsaría un 1,7% el PIB de las islas, creando 60.000 puestos de trabajo como resultado de ese aumento de la demanda.

Para toda Europa, las estimaciones que maneja la industria apuntan que, si las tasas aeroportuarias se hubiesen mantenido constantes entre 2006 y 2016, los consumidores podrían haberse beneficiado, en promedio, de una reducción adicional del 10% en el precio medio de los billetes. Esto habría aumentado el número de viajeros en 50 millones de personas. Congelar las tasas también habría ahorrado a familias y empresas más de 50.000 millones de euros. El empleo que se dejó de crear como consecuencia de esta política de tasas ronda los 238.000 puestos de trabajo.

Desde que estalló la crisis, las tasas aeroportuarias se han incrementado un 20% a nivel europeo. Sin

GRÁFICO 21: PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE PASAJEROS (EN MILLONES DE PASAJEROS)



Fuente: Asociación Internacional del Transporte Aéreo

embargo, los precios que aplican las aerolíneas se han reducido prácticamente por el mismo monto. Por tanto, en términos netos, el viajero no se ha beneficiado de un ahorro de costes que sí podría haber ocurrido en el caso de que las tasas se hubiesen mantenido constantes o se hubiesen reducido. Esto, no obstante, añade más presión al reto de mejorar los márgenes empresariales.

España es el mercado europeo en el que más se ha incrementado el importe de las tasas aeroportuarias a lo largo de la última década. De 2005 a 2014, Aviation Economics acredita un aumento del 255%. Esto supone que el coste por pasajero ha crecido de 5,67 a 20,11 euros. Por comparación, la subida media a nivel comunitario ha sido del 80%, con un coste de 11.000 millones de euros para los viajeros europeos. Pero, en clave española, es importante destacar que,

“Para toda Europa, las estimaciones que maneja la industria apuntan que, si las tasas aeroportuarias se hubiesen mantenido constantes entre 2006 y 2016, los consumidores podrían haberse beneficiado, en promedio, de una reducción adicional del 10% en el precio medio de los billetes”

pese a la subida observada entre 2005 y 2014, nuestras tasas aeroportuarias se sitúan por debajo de la

TABLA 4: EVOLUCIÓN DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS EN EUROPA, 2005-2014 (COSTE POR PASAJERO Y VUELO)

País	2005	2014	% cambio
España	5,67€	20,11€	255%
Italia	13,66€	32,93€	141%
Francia	15,91€	17,92€	13%
Reino Unido	19,82€	43,62€	120%
Alemania	28,12€	35,72€	27%
Países Bajos	34,02€	32,96€	-3%
Media	19,28€	34,63€	80%

Fuente: Aviation Economics

TABLA 5: IMPACTO DE LA ELIMINACIÓN DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS EN ESPAÑA

Variable	5 años	15 años
PIB	3.300 millones de euros	6.300 millones de euros
Consumo	2.000 millones de euros	4.000 millones de euros
Empleo	13.000 empleos	31.000 empleos

Fuente: Elaboración propia (Foro Regulación Inteligente) a partir del modelo macro y fiscal de PwC

media comunitaria, puesto que los 20,11 euros observados en España se comparan favorablemente con los 34,63 euros que, de media, se paga en los aeropuertos de nuestro entorno.

Eso sí: las tasas aeroportuarias bajarán en un 12% para el año 2019 y llevan congeladas desde 2014. Esta rebaja será el triple de lo fijado inicialmente por el gobierno, lo cual es una buena noticia. Será interesante comprobar si esto provoca una reducción en las tarifas que las aerolíneas reducen a los pasajeros. De momento, el gobierno ha apuntado que esta medida puede suponer un ahorro de 155 millones para el sector.

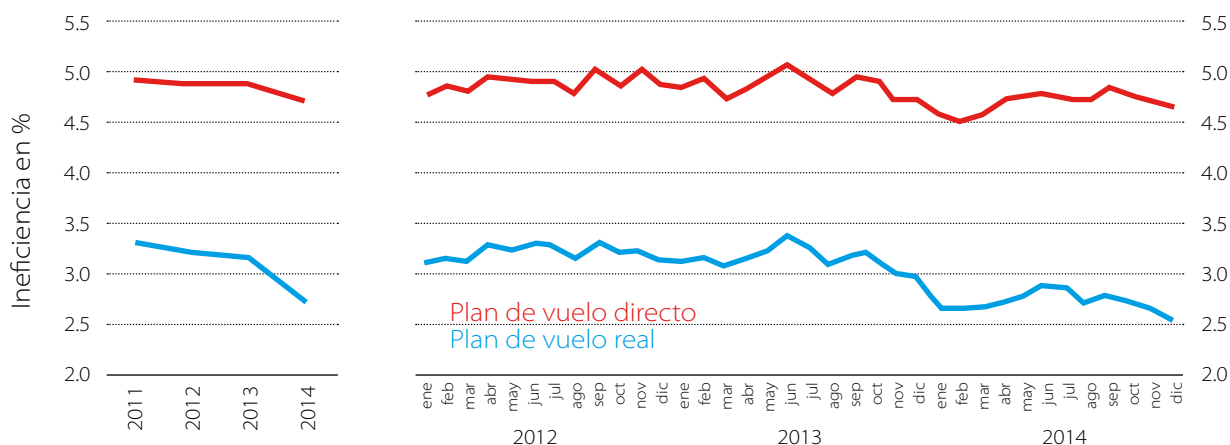
La medida se encuadra dentro del plan estratégico de Enaire para 2017-2020. Tratándose del gestor de control aéreo que controla buena parte del sector, sería deseable una agenda aún más ambiciosa por parte de la entidad. Ahora mismo, el objetivo a dos años de Enaire es el de reducir los costes que se aplican a las compañías aéreas, abaratándolos en aproximadamente 200 millones de euros. Si se cumplen los planes, la tasa media soportada por las compañías aéreas caerá de 71,7 a 63,4 euros por pasajero en los vuelos peninsulares, pasando de 58,4 a 51,6 euros en las rutas a Canarias. Sería bueno agilizar las refor-

TABLA 6: EFICIENCIA REGULATORIA AÉREA: EUROPA VS ESTADOS UNIDOS

Variable	Europa	Estados Unidos
Área (millones de km2)	11,5	10,4
Proveedores servicios de navegación aérea	38	1
Número de controladores del tráfico aéreo	17.200	13.300
Número total de empleados	58.000	35.500
Controladores aéreos (en millones)	9,5	15,2
Controladores de las horas de vuelo (en millones)	14,2	22,4
Densidad relativa (horas de vuelo por km2)	1,2	2,2
Duración promedio del vuelo	559 minutos	511 minutos
Costes totales (millones de euros)	8,223	9,806
Costes por controlador aéreo (euros)	866	645
Coste por hora de vuelo (euros)	579	438

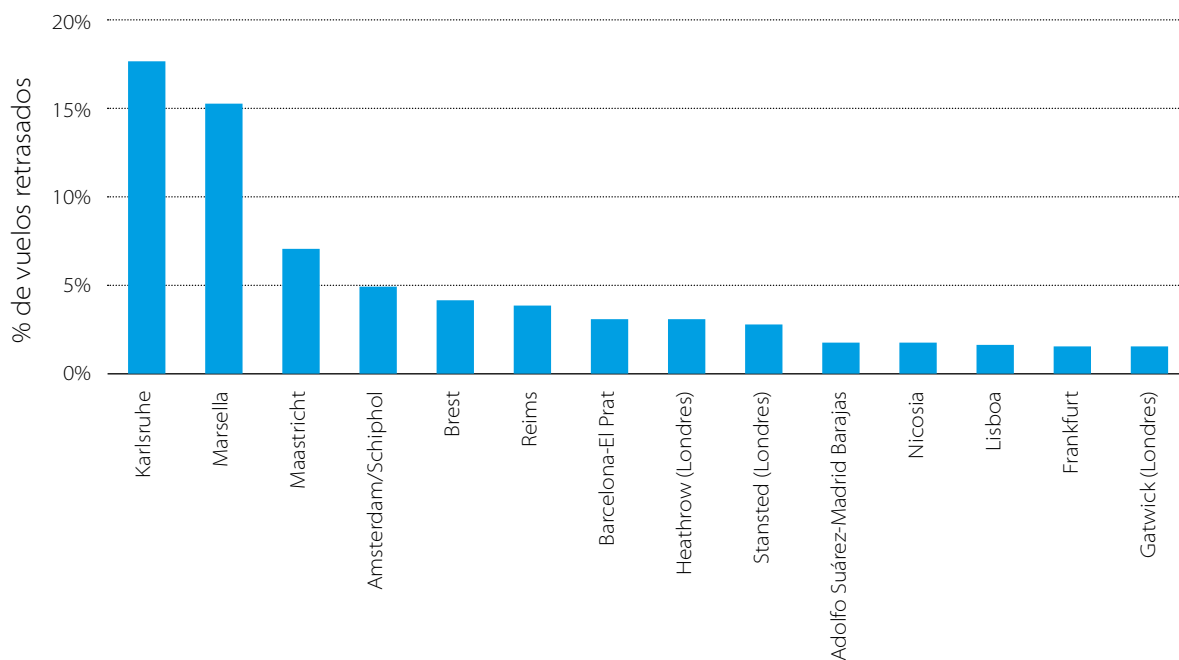
Fuente: SEO Amsterdam Economics

GRÁFICO 21: INEFICIENCIA ASOCIADA A LA TRAYECTORIA DE LOS VUELOS EN EUROPA



Fuente: SEO Amsterdam Economics

GRÁFICO 22: AEROPUERTOS EUROPEOS CON MÁS RETRASOS (ABRIL 2018)



Fuente: Eurocontrol

mas en esta dirección, puesto que ello redundaría en una mejora de costes que beneficiaría a las aerolíneas y los pasajeros.

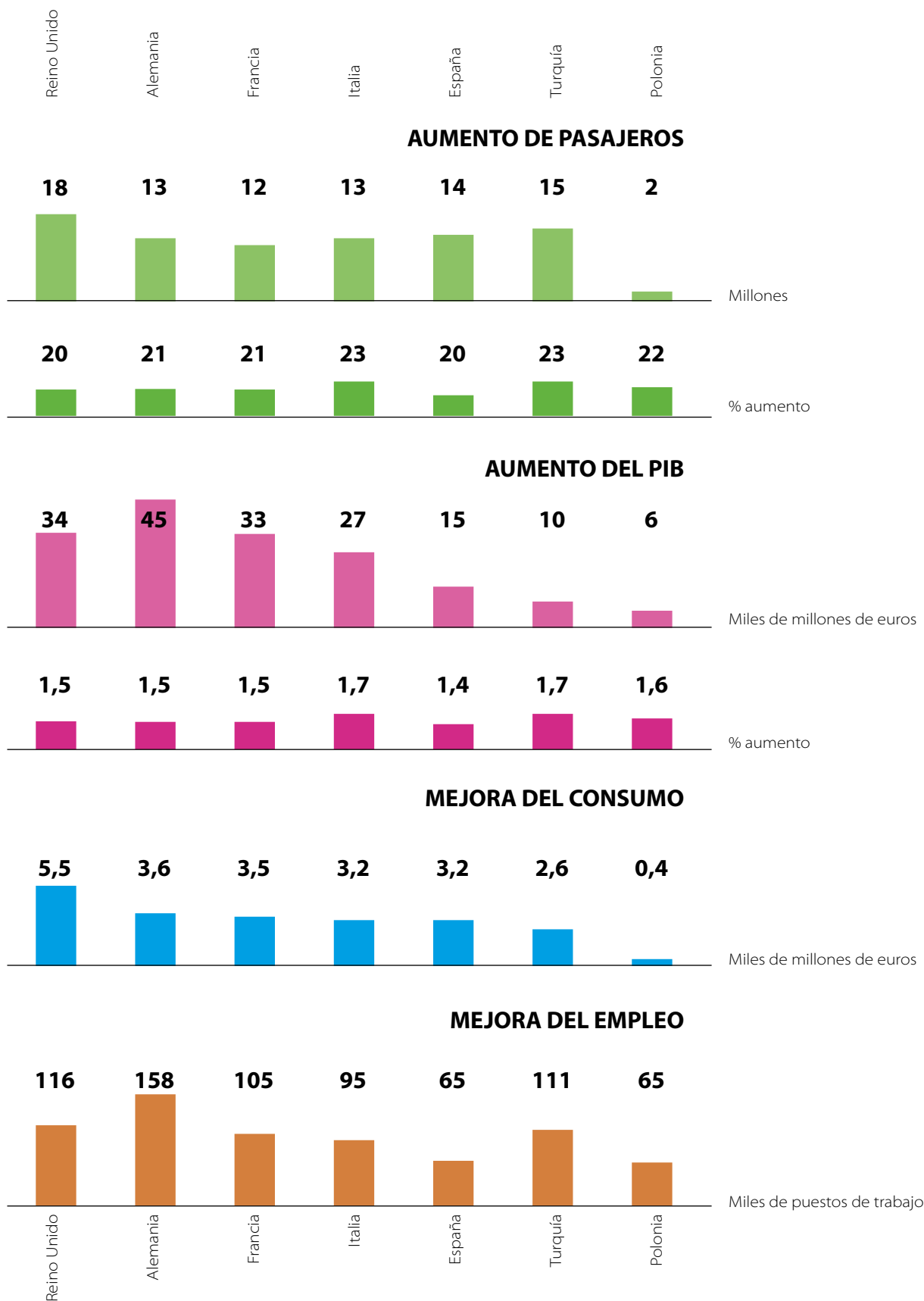
Avanzar como apuntábamos antes hacia la eliminación de las tasas aeroportuarias en Europa supondría un estímulo muy positivo para la economía comunitaria. Los informes de PwC hablan de un aumento del PIB de 12.000 millones de euros, en el corto-medio plazo (próximo lustro), y de 25.000 millones, en el medio-largo plazo (hasta 2030). El aumento del consumo llegaría a los 14.500 millones y la creación de empleo subiría en 47.000 personas. Además, una medida así contribuiría de forma especialmente positiva al turismo, permitiendo un incremento de 45 millones en el número de pasajeros y dando pie a un repunte de 12.500 millones en el gasto turístico.

En el caso de España, la supresión de las tasas aeroportuarias tendría un beneficio macroeconómico superior al impacto esperado en el resto de economías europeas, dado el elevado peso del sector turístico en nuestro país. El PIB se acrecentaría en 3.300 millones durante el primer lustro, mientras que el largo plazo arrojaría una ganancia de 6.300 millones. El consumo subiría en 2.000 millones a corto

plazo, pero consolidaría una subida de 4.000 millones una vez se consolidase el nuevo marco fiscal de la aviación. En cuanto al empleo, la ganancia inicial de 13.000 empleos sería el prelude de la creación de 31.000 nuevos puestos de trabajo. El aumento en el número de turistas sería equivalente a tres millones de visitantes más por año, mientras que el gasto turístico crecería en 1.500 millones de euros. Este aumento del empleo y de la demanda permitiría que la supresión de las tasas tuviese un impacto positivo en términos de recaudación fiscal global.

Peor no solo se trata de reducir o eliminar tasas: también de mejorar su cálculo. En nuestro país, estas cargas varían en función del tamaño del aeropuerto, siendo más costoso para los aviones el aterrizaje en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. La cuantía de las tasas depende también de las toneladas del avión, existiendo una cuantía mínima por operación, tanto por el aterrizaje como por el servicio de tránsito. Además, hay recargos por el estacionamiento, así como por el uso de pasarelas telescópicas, combustibles y lubricantes y otros servicios de asistencia en tierra. También se cobran tasas por la asistencia de equipajes, los partes meteorológicos o los servicios de limpieza.

GRÁFICO 23: BENEFICIOS A VEINTE AÑOS (2020-2040) PARA ESPAÑA Y OTROS PAÍSES DE LA MODERNIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO EUROPEO



Fuente: SEO Amsterdam Economics

TABLA 7: IMPACTO DE CIELO ÚNICO EUROPEO PARA ESPAÑA (DURANTE LAS DOS PRÓXIMAS DÉCADAS)

Valor añadido	12.500 millones de euros
Beneficios totales para los consumidores	3.200 millones de euros
Aumento del número de pasajeros	69-83 millones

Fuente: Elaboración propia (Foro Regulación Inteligente) a partir del modelo de SEO Amsterdam Economics

TABLA 8: EFECTOS HUELGA DE CONTROLADORES AÉREOS ENTRE 2005-2016

País	Número de huelgas	Número de cancelaciones	Media de cancelaciones por huelga	Costes totales de las cancelaciones
Chipre	5	1.527	305	27
Bélgica	5	1398	280	25
España	6	5.209	868	92
Portugal	10	5.324	523	92
Italia	34	35.460	1.043	624
Grecia	44	29.799	677	524
Francia	249	162.392	652	2.858
Total	357	230.660	626	4.288

Fuente: York Aviation

Pero merece la pena considerar el creciente debate que sostienen los expertos sobre el paso de un sistema de caja doble a uno de caja única. Con el objetivo de mejorar la actividad y gestión de los aeropuertos, se hace necesario lograr un cálculo más realista de las tasas aeroportuarias. En este sentido, el principio de caja única (single till) muestra mejores resultados que el de doble caja (dual till).

Según el principio de caja única (single till), todas las actividades aeroportuarias (tanto las aeronáuticas como las comerciales) deben ser tomadas en consideración a la hora de determinar el nivel de las

tasas aeroportuarias. Por tanto, a la hora de calcular los costes totales de manejar un aeropuerto, se restan los ingresos obtenidos por la parte comercial, para así mejorar la distribución de las cargas. Por el contrario, el principio de doble caja (dual till) solo tiene en cuenta las actividades aeronáuticas a la hora de establecer las tasas.

Bajo el criterio de doble caja se da como resultado mayores niveles de tasas aeroportuarias, de modo que hablamos de un cálculo desfavorable para usuarios y pasajeros. Sin embargo, la aplicación de la caja única parte del reconocimiento de que el negocio de

GRÁFICO 23: RAZONES DE LOS RETRASOS DE LOS VUELOS EN EUROPA (ABRIL DE 2018)



Fuente: Eurocontrol

“Merece la pena considerar el creciente debate que sostienen los expertos sobre el paso de un sistema de caja doble a uno de caja única. Con el objetivo de mejorar la actividad y gestión de los aeropuertos, se hace necesario lograr un cálculo más realista de las tasas aeroportuarias. En este sentido, el principio de caja única (single till) muestra mejores resultados que el de doble caja (dual till)”

las aerolíneas genera beneficios a los aeropuertos, al favorecer una mayor capacidad para el desarrollo de sus actividades e ingresos comerciales. Si no hubiese aviones y pasajeros en tránsito, estas áreas de negocio no existirían.

El paso al criterio de caja única permitiría que el cálculo de las tarifas arrojase tasas más bajas, de acuerdo con la dimensión empresarial que tienen los aeropuertos gracias a la actividad de las aerolíneas. El beneficio excesivo motivado por la doble caja ronda los 4 euros por pasajero, según las estimaciones de York Aviation.

Pero la mejora de la competitividad del sector no solo pasa por mejorar la regulación de las tasas, sino que también abarca el reto de organizar mejor las rutas para lograr un aprovechamiento óptimo del espacio aéreo. Aunque intuitivamente podríamos pensar que los aviones siguen siempre el trazado más corto para conectar origen y destino, lo cierto es que las autopistas del cielo comunitario están altamente fragmentadas, lo que distorsiona los recorridos y redundante en vuelos más largos, procesos más

costosos y operaciones con mayor huella medioambiental. De esas ineficiencias se deriva, además, una mayor dificultad para volar con puntualidad y evitar cuellos de botella en las pistas de despegue y aterrizaje. En este sentido, la comparativa con Estados Unidos que muestra la tabla siguiente pone de manifiesto la ineficiencia con la que Europa ha regulado estas cuestiones.

La mejora de la eficiencia en la gestión del espacio aéreo podría llegar a reducir entre 250 y 550 kilogramos de combustible por vuelo, en virtud de la adopción de rutas más rápidas y adecuadas. Los costes de mantenimiento de los aviones también irían a menos, gracias al uso más eficiente que se podría hacer de los mismos. Los tiempos de vuelo también se acortarían entre un 3% y un 6%. Además, las emisiones de CO2 bajarían entre 0,8 y 1,6 toneladas por vuelo. De modo que un vuelo Londres-Roma, por ejemplo, sería veinte minutos más breve, consumiría diez kilos de combustible menos por cada pasajero y saldría al mercado con un precio 15 euros más barato.

En promedio, el trayecto real realizado por los distintos vuelos tomados en Europa es un 2,7% mayor que la distancia entre los lugares que conectan; aunque cabe destacar que la ineficiencia se reduce gracias a las operaciones reales, puesto que de seguir los planes de vuelo los kilómetros adicionales recorridos serían del orden de un 4,7% adicionales. En 2014, el total de distancia adicional total volada en comparación con la trayectoria de referencia fue de 172 millones de kilómetros, lo que provoca un mayor consumo de combustible, unos mayores costes, mayores tiempos de vuelo y una mayor carga ambiental.

Este diseño deficiente del espacio aéreo europeo explica, en gran parte, los retrasos de los vuelos en los países europeos. Por ejemplo, en los últimos doce meses, el retraso medio por vuelo fue de 1,5 minutos, lapso explicado en un 26% por la capacidad de las rutas y en un 14% por las interrupciones en las rutas.

Hay que destacar que, en los meses de verano, la demanda y la operativa de vuelos se disparan, de modo que el problema se vuelve mucho más grave. Por aeropuertos, el mes de abril 2018, último con datos disponibles, muestra que los aeródromos de Barcelona-El Prat y de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, aparecen entre los veinte con más retrasos del Viejo Continente. La mayor parte de estos retrasos se pro-

“ El diseño deficiente del espacio aéreo europeo explica, en gran parte, los retrasos de los vuelos en los países europeos. Por ejemplo, en los últimos doce meses, el retraso medio por vuelo fue de 1,5 minutos, lapso explicado en un 26% por la capacidad de las rutas y en un 14% por las interrupciones en las rutas”

ducen en aviones que ya están en ruta.

Se calcula que las ineficiencias en la regulación del cielo europeo cuestan a las aerolíneas en torno a los 4.500 millones de euros al año. A esto hay que sumarle los costes que se derivan hacia los consumidores y que ascienden a 6.700 millones de euros por curso. Modernizar el espacio aéreo durante las dos próximas décadas permitiría darle la vuelta a la situación y aumentar el PIB europeo en 245.000 millones de euros, creando un millón de puestos de trabajo e incrementando el número total de pasajeros en 132 millones. Los tiempos de espera se reducirían en ocho minutos por vuelo, mientras que los retrasos bajarían, de media, cerca de cuatro minutos.

De las cifras anteriores, planteadas para un período de veinte años, se deduce un beneficio anual de 32.000 millones, que se desglosarían en 11.000 millones generados por la mejora de la conectividad, 8.000 millones por el ahorro de costes y 5.000 millones aflorados con la reducción en los tiempos de vuelo, las esperas y los retrasos.

Según cálculos de SEO Amsterdam Economics, España sería uno de los países más beneficiados de la modernización del espacio aéreo europeo, con un incremento de 14 millones de pasajeros; un incremento del PIB en 15.000 millones de euros; unos beneficios adicionales para los pasajeros de 3.200 millones de euros; y un aumento en el número de ocupados de 65.000 personas.

Con el objetivo de mejorar la eficiencia regulatoria y la capacidad del espacio aéreo, la Comisión Europea creó en 1999-2000 la iniciativa del Cielo Único

Europeo. Los objetivos del proyecto pasan por triplicar la capacidad del sector, mejorar la seguridad al menos en un 10% y reducir otro 10% los efectos que tienen los vuelos sobre el medio ambiente. Los objetivos de este plan se han centrado en los últimos años en reducir el impacto medioambiental, mejorar los costes y aumentar la eficiencia del espacio aéreo europeo. Sin embargo, la implementación dista mucho de ser óptima. Por ejemplo, los retrasos medidos por las autoridades europeas entre 2013 y 2014 aumentaron un 15%.

La falta de progreso hacia el Cielo Único Europeo debe invitar a la reflexión a nuestras autoridades, así como a las empresas del ramo. La inercia burocrática no puede seguir retrasando la consecución de unos objetivos tan necesarios para el impulso de la economía europea. En el caso de España, la mejora en la eficiencia del espacio aéreo y la mejora resultante en materia de conectividad aportaría a la economía 12.500 millones de euros. Esto supondría un ahorro de hasta 38 euros por vuelo para el viajero medio, de modo que familias y empresas se ahorrarían 3.200

“ La falta de progreso hacia el Cielo Único Europeo debe invitar a la reflexión a nuestras autoridades, así como a las empresas del ramo. La inercia burocrática no puede seguir retrasando la consecución de unos objetivos tan necesarios para el impulso de la economía europea. En el caso de España, la mejora en la eficiencia del espacio aéreo y la mejora resultante en materia de conectividad aportaría a la economía 12.500 millones de euros. Esto supondría un ahorro de hasta 38 euros por vuelo para el viajero medio, de modo que familias y empresas se ahorrarían 3.200 millones de euros”

millones de euros. La mejora de la conectividad, el ahorro en los tiempos de espera y el aumento de la capacidad permitirían, también, un aumento en el número de pasajeros equivalente a más de cuatro millones de viajeros al año (o, lo que es lo mismo, una subida de entre 69 y 83 millones de pasajeros durante las dos próximas décadas).

Pero la modernización en la gestión del tráfico aéreo pasa también por lograr una aminoración de la conflictividad laboral en las torres de control, un asunto del que ya hablamos en relación con la Operación Salida, pero que tiene una incidencia mucho más amplia.

Solo en la última década, las huelgas de controladores han tenido para Europa un coste de casi 4.300 millones de euros. Estas huelgas han supuesto la cancelación de 243.663 vuelos y han dejado en tierra a 27 millones de pasajeros. España ha sido uno de los países europeos que más ha sufrido las consecuencias de las huelgas de los controladores aéreos, con seis huelgas y más de 5.200 cancelaciones durante el período estudiado.

Hay, por tanto, razones de peso para volver a replantear el marco regulatorio de la aviación. El progreso social y económico de España depende de nuestra capacidad para crear riqueza, y esa capacidad saldrá muy beneficiada de la modernización de las reglas de juego que marcan el funcionamiento de este sector tan relevante. La regulación debe crear valor y mejorar el marco de mercado en el que compiten las empresas. España debe tomar nota de las mejores prácticas a nivel global y plantear una estrategia ambiciosa que sitúe a nuestro país como líder mundial en competitividad aérea.

El sector aéreo ha experimentado un fortísimo boom de competitividad en las últimas décadas. Si esa tendencia ha sido muy pronunciada en todo el mundo, más aún en España, donde la entrada de decenas de operadores en el mercado ha empujado una rápida modernización sectorial. Hemos pasado, en poco más de veinte años, de la ineficiencia de un mercado casi monopolístico al dinamismo de un sector que ya destaca entre los más punteros del mundo.

El grueso de esos beneficios ha ido a parar a los usuarios, puesto que los viajeros cuentan hoy con una amplia gama de opciones para diseñar su plan de viaje. Pero ese repunte de la conectividad y ese aumento exponencial del tráfico aéreo no han ido de la mano de una mejora de la rentabilidad y los márgenes de negocio de las aerolíneas. Este un asunto preocupante de cara a la sostenibilidad futura del mercado aéreo, debido a las fuertes inversiones necesarias para mantener el pulso empresarial y asegurar el crecimiento sectorial.

Para salvar esta cuestión, es importante insistir en la mejora del entorno regulatorio. Una modernización del espacio aéreo puede ayudar a reducir tiempos de espera, retrasos, costes operativos, consumo de combustible... Por tanto, esa reordenación operativa y regulatoria se antoja como la fórmula más indicada para asegurar la expansión de la aviación en las próximas décadas. Por esta vía de reducción de la burocracia y reorientación del entorno normativo, España puede aumentar su PIB en 12.500 millones.

Si, además, el sector aéreo y la Administración Pública dan un paso en la dirección que ya han tomado Países Bajos e Irlanda y apuestan por eliminar las tasas aeroportuarias, se estima que el PIB podría crecer en 6.300 millones adicionales, generando 31.000 nuevos puestos de trabajo. Si no se aplica esta modificación, al menos sería recomendable generalizar el criterio de caja única a la hora de determinar las tasas.

La previsión de mercado es francamente positiva para España a medio y largo plazo. Si se cumplen las predicciones de crecimiento que se manejan para el sector aéreo, esta actividad vería aumentar más aún su relevancia socioeconómica. Directa e indirectamente, la aviación genera más del 8% del PIB y sostiene hasta 1,5 millones de empleos.

Debido al impulso de la campaña de verano, la Operación Salida es el gran reto logístico y operativo con el que lidian los aeropuertos y aerolíneas de nuestro país. Los números para 2018 ya apuntan un crecimiento del 7,6% en el número de pasajeros diarios, de modo que julio y agosto pueden cerrarse con más de 960.000 desplazamientos cada jornada. Alrededor del 65% de ese tráfico se concentra en cinco aeropuertos.

Es importante, eso sí, generar un entorno seguro y confiable para el sector y los pasajeros. La posibilidad de diversos episodios de huelgas en Barcelona-El Prat, sumada a los problemas de control aéreo que se están dando en Marsella y que también afectan al aeropuerto de la Ciudad Condal, pueden llegar a suponer un golpe de 91 millones de euros por semana.

Para asegurar que todos estos retos encuentran una respuesta coherente, es recomendable el desarrollo de una estrategia que, impulsada desde las instituciones públicas y con la participación necesaria de los distintos agentes del sector privado, permita plantear reformas de largo plazo en el campo de la aviación. En este sentido, el modelo francés es un buen ejemplo a seguir.

FORO REGULACIÓN INTELIGENTE es una iniciativa privada e independiente que nace con el objetivo de promover un debate constructivo sobre la importancia de simplificar y mejorar el entorno normativo en el que se mueven las empresas y los emprendedores.

La actividad de FORO REGULACIÓN INTELIGENTE se centra en promover el análisis y el estudio de las distintas regulaciones vigentes en España, con el objetivo de impulsar la adopción de reglas más simples, más claras y más favorables al desarrollo de la actividad empresarial.

FORO REGULACIÓN INTELIGENTE defiende que la mejora del entorno regulatorio redundará en un repunte de la innovación y la competitividad. Liberando al sector privado de cargas innecesarias, promovemos un paradigma más flexible y más dinámico, acorde con los retos de la economía del siglo XXI.

Al frente de la iniciativa está Diego Sánchez de la Cruz, uno de los analistas económicos más reconocidos de España. Participa de manera regular en prensa, radio y televisión, con el objetivo de influir en la opinión pública y promover reformas económicas orientadas a aumentar la flexibilidad de los mercados. Máster en Relaciones Internacionales por el Instituto de Empresa (IE Business School), Diego Sánchez de la Cruz es profesor asociado en varias universidades españolas y es autor de dos libros de éxito, que se han ubicado en las primeras posiciones de las listas de ventas.

Para más información:

Web: regulacioninteligente.org

Twitter: @FRInteligente

Facebook: Foro Regulación Inteligente




**Foro Regulación
Inteligente**



Foro Regulación Inteligente

regulacioninteligente.org

 [@FRInteligente](https://twitter.com/FRInteligente)

 [Foro Regulación Inteligente](https://www.facebook.com/ForoRegulacionInteligente)