

DAVID RAMOS PÉREZ\*, ANA ISABEL ESCALONA ORCAO\*\*, AGUSTÍN GÁMIR ORUETA\*\*\*

\* Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca. \*\* Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Zaragoza. \*\*\* Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte. Universidad Carlos III de Madrid.

## *El apoyo público a nuevas conexiones aéreas en España: argumentos justificativos y tipología de rutas<sup>1</sup>*

### RESUMEN

Las administraciones públicas regionales y locales han subvencionado recientemente a las compañías aéreas para facilitar la apertura de nuevas rutas con el argumento de la repercusión económica subsecuente. Sin embargo, la literatura académica descarta la relación causal entre transporte y desarrollo, especialmente en espacios que ya cuentan con una elevada dotación de infraestructuras. La revisión de las estrategias de desarrollo regional y urbano seguidas durante las últimas cuatro décadas ayuda a comprender la continuidad de dicho argumento.

### RÉSUMÉ

*Le soutien public aux connexions aériennes nouvelles en Espagne: arguments justificatifs et typologie des routes.* Les pouvoirs locaux et régionaux espagnols ont subventionné fréquemment les compagnies aériennes afin qu'elles puissent mettre en service des nouvelles connexions, avec l'argument des retombées économiques subséquents. Or les études académiques excluent la causalité entre transport et développement, en spécial dans des contrées qui en ont déjà une dotation élevée. La révision des stratégies de développement régional et urbain

appliquées pendant les quatre dernières décennies contribue à comprendre la continuité de tel argument.

### ABSTRACT

*State-aid for new air links in Spain: arguments involved and typology of routes.* Spanish regional and local administrations have widely used state-aid mechanisms to ensure new air links waiting for its economic impact on the territory. Nevertheless the academic literature dismisses the existence of a causal relationship between transport and development, mainly in areas that have a high infrastructure provision. A review of some strategies that have characterized regional and urban development during the past four decades helps to better understand the continuity of such an argument.

### PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Ayudas públicas, transporte aéreo, desarrollo regional, desarrollo urbano, España.  
Aide d'état, transport aérien, développement régional, développement urbain, Espagne.  
State-aid, air transport, regional development, urban development, Spain.

### INTRODUCCIÓN

La transferencia de fondos públicos a las compañías aéreas al margen de las modalidades previstas en la

legislación comunitaria, con la intención de asegurar la prestación de ciertas conexiones, constituye una práctica sobre la que la reflexión académica es casi nula. Aunque se encuentran algunas referencias a la existencia de las mismas (Dobruszkes, 2006, p. 251; Gross y Schröder, 2007, p. 36; Gerike, 2007, p. 207), pervivió la idea de que su magnitud y repercusiones eran limitadas. El exhaustivo informe del Tribunal de Cuentas francés sobre la situación que se vivía en el país (Cour des

<sup>1</sup> Este artículo presenta algunos resultados del proyecto de investigación *Las compañías aéreas de tarifas reducidas en España: ayudas públicas, costes socio-ambientales y discurso político*, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (referencia CSO2009-11317; subprograma Geog; periodo 2010-2012).

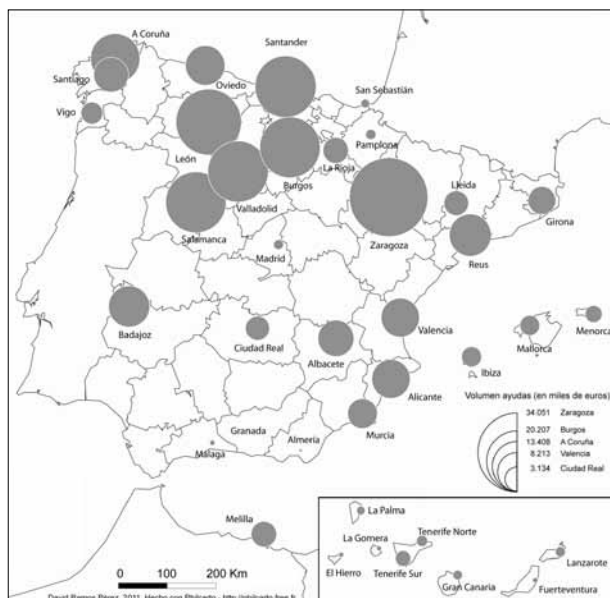


Fig. 1. Distribución por aeropuertos de las ayudas públicas transferidas a las compañías aéreas (2007-2011). Fuente: CNC (2011).

Comptes, 2008) sacó a la luz un fenómeno de mayores dimensiones que las esperadas. De hecho, extrapolando los datos de Francia al conjunto de Europa, Air France calculó que Ryanair podría estar recibiendo hasta 660 millones de euros de ayudas anuales en todo el continente (Amedeo, 2010).

El primer trabajo llevado a cabo en España para cuantificar el montante de esos subsidios obtuvo una cifra próxima a los 300 millones de euros para el periodo 1996-2010 (Ramos, Gámir y Escalona, 2013). Por su parte, la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) corroboraba en un reciente informe la dimensión de esta práctica, señalando que durante el quinquenio 2007-2011 había registrado ayudas que superaban los 247 millones de euros (CNC, 2011). Y lo que es más relevante, gracias a su capacidad para exigir a las administraciones públicas y operadores la información relacionada con los fondos transferidos, ha encontrado que estas actuaciones presentan una difusión espacial mayor que la previamente apuntada en nuestro artículo. Así las cosas, de acuerdo con la CNC únicamente en seis de los 45 aeropuertos españoles no se habría incentivado económicamente a las aerolíneas durante el periodo analizado (Fig. 1). Por tanto, estos datos vendrían a confirmar la suposición de Air France de que lo que ocurre en Francia no constituye una excepción, situándonos ante una práctica ampliamente extendida en la Unión Europea y protagonizada por los gobiernos locales y regionales.

En España puede constatarse fácilmente cómo el discurso político que subyace en la concesión de los subsidios señalados vincula las conexiones aéreas con un posible impacto económico sobre el territorio. Y eso a pesar de que la literatura académica ha puesto en entredicho la existencia de una relación de causalidad directa entre transporte y desarrollo regional, especialmente en territorios que ya cuentan con una notable dotación de infraestructuras. En esta contribución presentamos como hipótesis que la pervivencia de ese argumento en el discurso político puede asociarse a algunos de los principios que han caracterizado las estrategias de desarrollo territorial durante el último cuarto del siglo xx y principios del siglo xxi.

Para ello, partimos de una revisión del debate académico sobre la relación entre transporte y desarrollo, que incluye las más recientes aportaciones y presta especial atención a aquellos aspectos específicamente relacionados con el transporte aéreo. En un segundo apartado mostramos cómo el persistente apoyo político al fomento de las conexiones aéreas se comprende mejor considerando algunos fundamentos de las políticas de desarrollo regional y urbano dominantes en Europa durante las últimas décadas. De hecho, señalamos que puede establecerse una tipología que incluye tres categorías en función de las características de los territorios y rutas involucrados. Posteriormente dicha tipología se aplica a España, partiendo del análisis de 131 rutas aéreas en las que ya habíamos detectado la existencia de subvenciones (Ramos, Gámir y Escalona, 2012), pero incluyendo también otros casos en los que el incentivo del transporte aéreo no implica ayudas públicas directas. Se termina apuntando algunas limitaciones y excesos detectados en esta estrategia de fomento de las conexiones aéreas, al objeto de promover un amplio debate en torno a la conveniencia o no de continuar con dicha práctica.

## I. LA JUSTIFICACIÓN DE LAS AYUDAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS: ARGUMENTOS Y EVIDENCIAS

El interés de los poderes regionales y locales en contar con servicios aéreos que conecten sus territorios con el exterior no ha dejado de aumentar durante la última década. Esta propensión, aunque novedosa en las escalas señaladas, cuenta con una larga tradición y relevancia como política de Estado. Ese destacado papel desempeñado por el Estado en el transporte aéreo se ha asociado a su potencial como instrumento al servicio de determi-

nadas políticas, no sólo de afirmación o construcción nacional (Raguraman, 1997, p. 239), sino de desarrollo industrial, defensa nacional y proyección exterior del Estado (Sampson, 1984, p. 19; Staniland, 2003).

Más tarde, durante el último cuarto del siglo xx, coincidiendo con el cambio en el régimen de acumulación capitalista, ganó en relevancia la consideración del transporte aéreo como motor de la economía, una idea que se consolidaba de forma paralela al crecimiento de la demanda. Hoy en día este argumento ha sido llevado al extremo, existiendo un claro reconocimiento por parte de las administraciones públicas de que el transporte aéreo desempeña un papel fundamental para el funcionamiento de las sociedades y las economías y en particular para estimular el desarrollo regional. Pero, ¿qué hay de cierto en dichos supuestos, en concreto, en la atribución de efectos económicos y territoriales a las nuevas rutas áreas para justificar las ayudas públicas que reciben?

En principio, la idea del transporte aéreo como motor económico no constituye más que una variación del esquema de causalidad simple que vincula cualquier inversión en infraestructura de transporte con el crecimiento económico o la transformación de determinadas estructuras territoriales (Banister y Berechman, 2000). Un pensamiento que de alguna manera ha dominado la economía del transporte y la planificación del mismo durante décadas, en buena medida sustentado en la idea de que «las innovaciones de transporte permiten la especialización productiva y facilitan la intensificación de la división espacial del trabajo, ampliando las áreas de mercado e incrementando las oportunidades de negocio» (Knowles, 2006, p. 8). No en vano, como bien ha señalado Harvey (2007, p. 140), «la acumulación de capital siempre ha estado relacionada con la aceleración [...] y con la revolución del transporte y las comunicaciones [...], que tienen el efecto de reducir las barreras espaciales».

Otra cosa bien distinta es que esa comprensión espacio-tiempo y los procesos de acumulación del capital que facilita tengan el impacto esperado en todos los territorios, por muy dotados de infraestructuras que se encuentren. O que ello implique un mayor grado de convergencia regional, como ya se apuntaba hace más de cuarenta años (Janelle, 1968). De hecho, los desequilibrios desde el punto de vista del desarrollo regional que se perpetúan en espacios con una dotación de infraestructuras elevada y relativamente homogénea, como en el caso de la Unión Europea, no hacen sino confirmar aseveraciones como las hechas por el Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA) en 1977. Dicho comité, formado a instancias del Gobierno británico, había recogido

en su primer informe que los efectos derivados de la construcción de nuevas carreteras sobre el crecimiento y la reestructuración económica en los países desarrollados ya dotados de una amplia red son débiles, siendo muy difícil probar su existencia (Banister y Berechman, 2000, p. 13). Una idea que, transcurridos veinte años, continuaba siendo plenamente vigente para algunos autores (Linneker, 1997).

Por ello, según Plassard (1994, p. 41), deberíamos dejar de pensar que las redes de transporte construyen el territorio sobre el que se apoyan, ya que sobre todo dan salida a un proyecto social e institucional determinado que ayudan a plasmar en un momento preciso de la historia. Y dicho proyecto puede responder a unas necesidades de acumulación cuyos efectos sobre los territorios implicados sean mínimos. De hecho, para algunos autores nunca se ha llegado a probar de forma consistente la relación de causa-efecto (Offner, 1993, p. 237; Banister y Berechmann, 2000, p. 10). Y eso al margen de que rara vez se haya dado cabida a aspectos de tipo social y ambiental, debido a la dificultad que entraña su valoración económica (Sanz Alduán, 2010), pero que podrían alterar por completo los balances realizados.

Persiste por tanto la clásica duda de si la inversión en infraestructuras de transporte es generadora de empleo o si, por el contrario, dichas infraestructuras se construyeron en primer lugar en zonas con un mayor dinamismo económico, donde sus efectos multiplicadores han sido más intensos. Por otro lado, no resulta evidente que en el seno de un sistema económico cuyo modelo territorial presenta un carácter fuertemente polarizado, una inversión continuada en infraestructuras pueda tener algún efecto real en la reversión de esa tendencia. Parece, una vez más, que son procesos de naturaleza mucho más estructural, ese proyecto social e institucional al que alude Plassard, los que realmente cuentan a la hora de generar cambios de cierto calado.

Sin embargo, esa relación de causalidad ha sido ampliamente utilizada para justificar la ampliación de los aeropuertos en todo el mundo, por más que también existieran advertencias desde el propio ámbito de la planificación estratégica de los aeropuertos (Caves y Gosling, 1997). Un ejemplo meridiano de ello es el documento que sirve de guía a la política de transporte aéreo del Reino Unido hasta el año 2030, en el que, tras reflejar la contribución del sector a la economía británica<sup>2</sup>, se

<sup>2</sup> Se presentaban los resultados de un informe encargado por el gobierno a la consultora Oxford Economic Forecasting (OEF), pero financiado en parte por un

concibe como única política posible el fomento de la demanda, lo que necesariamente implica una ampliación de las infraestructuras existentes (DETR, 2000). Las políticas de gestión de la demanda no tienen cabida en este tipo de planteamientos, ya que el único horizonte concebible es el crecimiento indefinido del volumen de pasajeros, asociado a una evolución del producto interior bruto (PIB) que, desligada de cualquier límite físico, sólo puede ser ascendente. Ello encaja bien no sólo con la ideología del crecimiento que ha dominado la segunda mitad de siglo XX (Rist, 2002), sino con la metodología *predict & provide*, preponderante en la planificación del transporte, la cual parece responder al conocido mecanismo de la profecía que busca su autocumplimiento, ya que se proyecta una evolución de la demanda sobredimensionada (Flyvbjerg y otros, 2003) para transmitir la idea de que el aumento de la misma es ineludible, siendo totalmente necesario invertir en nuevas y mayores infraestructuras, que son la que ulteriormente inducirán ese aumento (Rodríguez, Comtois y Snack, 2006).

A pesar de todos estos interrogantes, no puede negarse por completo que el incremento de tráfico en los aeropuertos y el aumento de las conexiones aéreas puedan generar algún tipo de impacto económico, si bien se debe ser muy cauteloso respecto a su magnitud (Graham, 2008a). La literatura académica normalmente distingue entre cuatro tipos de impacto económico (Graham, 2008a; Percoco, 2010). En primer lugar, el impacto directo, asociado a los empleos directamente relacionados con la gestión de la nueva demanda y la construcción o ampliación de las instalaciones cuando fuera pertinente. En segundo lugar, el impacto indirecto, vinculado al empleo y los ingresos generados por la cadena de suministradores de bienes y servicios del aeropuerto. En tercer lugar, el impacto inducido, relacionado con el gasto de los empleos generados por los anteriores impactos. Y finalmente, el impacto catalítico, para algunos autores el más relevante (Bel y Fageda, 2008), que asocia la existencia de un aeropuerto con un mayor potencial para el incremento de la competitividad y, por ende, con un aumento de la capacidad territorial de atracción de actividades económicas, entre las que se incluirían tanto las relacionadas con sectores de alto valor añadido (Brueckner, 2003) como el turismo (Echevarne, 2008).

En todo caso, las dificultades metodológicas para evaluar el efecto que la apertura de un enlace aéreo tiene

sobre la economía del territorio al que conecta y su competitividad son notables. Como han señalado Willimas y Baláz (2009), «los vínculos causales entre transporte aéreo y desarrollo regional son complejos, cambiantes y, a menudo, circulares». Al margen del empleo directamente relacionado con el aeropuerto, la cuantificación de los impactos no resulta nada sencilla, y menos aún la predicción futura de su evolución en función del incremento de la demanda o la ampliación del número de conexiones aéreas en un aeropuerto determinado. Por ello, numerosos trabajos cuestionan la validez de los estudios de impacto económico del transporte aéreo más al uso, tanto por el olvido generalizado de la variable ambiental como por la notable dificultad que supone medir los impactos indirectos y, sobre todo, por la distorsión que genera la inclusión de los denominados «impactos inducidos», obtenidos mediante el uso de multiplicadores sumamente generosos, que abultan las cifras obtenidas (Whitelegg y Williams, 2000; Johnson y Cottingham, 2008; Sewill, 2009; T&E, 2006; Whitelegg y Cambridge, 2004).

## II. LOS POTENCIALES EFECTOS DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL DESARROLLO REGIONAL: UNA TIPOLOGÍA

A pesar de todos estos interrogantes, las administraciones públicas continúan recurriendo a argumentos como los mencionados para justificar sus ayudas a las compañías aéreas<sup>3</sup>. La propia Unión Europea constituye un buen ejemplo, como ponen de manifiesto las directrices que aprobó en 2005 para regular las ayudas estatales a la puesta en marcha de conexiones aéreas desde aeropuertos regionales. En su artículo 9 señalan, entre otras cosas, que (DOCE, 2005, p. 2):

[...] los aeropuertos desempeñan [...] un papel importante en la integración de las regiones alejadas de Europa. En efecto, los pasajeros aéreos y los servicios de carga pueden ser esenciales para la competitividad y el desarrollo de determinadas regiones. Los aeropuertos bien comunicados pueden actuar como un imán para las compañías aéreas y, por tanto, favorecer las actividades económicas, así como la cohesión económica, social y territorial de la Unión Europea.

<sup>3</sup> Escaso impacto ha tenido la recomendación hecha por la Agencia Europea del Medio Ambiente en un reciente informe, en el que pedía a los Gobiernos locales y regionales que revisaran sus estrategias de desarrollo, teniendo en cuenta los argumentos que cuestionan los impactos asociados a la apertura de nuevas rutas (EEA, 2008, p. 49).

consorcio constituido por las principales aerolíneas y operadores aeroportuarios del Reino Unido, cuya metodología ha sido ampliamente cuestionada (BHC, 2000).

Más adelante, en su artículo 20, se destaca la contribución que supone el desarrollo de aeropuertos regionales a varias políticas de la Unión, ya que (DOCE, 2005, p. 4) «la existencia de un mayor número de puntos de acceso a los vuelos intraeuropeos favorece la movilidad de los ciudadanos europeos, [y] además el desarrollo de esos aeropuertos contribuye al de sus economías regionales».

Pero son los gobiernos regionales y locales los que han adquirido un mayor protagonismo en los subsidios al transporte aéreo y, en concreto, a las compañías que operan en los aeropuertos regionales. Ello no es fruto de la casualidad, sino resultado de la mejor adecuación de ambas escalas a las necesidades de acumulación de un capital global sumamente móvil. En el nuevo contexto que define el capitalismo postfordista se observa un cambio de escala en las políticas de competitividad territorial (Camagni, 2002), centradas ahora en las ciudades y las regiones, cuyos gobiernos son llamados a poner en marcha todo tipo de estrategias capaces de atraer ese capital móvil. Desde actuaciones en materia fiscal y económica, que reducen los riesgos de la inversión, hasta intervenciones de carácter más simbólico, que pueden incluir la reestructuración del espacio físico urbano para generar entornos más adecuados para dicho capital (Rodríguez López y López Hernández, 2010).

Una revisión atenta de los principios que han orientado de forma general las políticas de desarrollo regional y urbano durante las última tres décadas, es decir, de las estrategias de impulso de la competitividad territorial, permite observar el énfasis otorgado en las mismas al fomento de las conexiones aéreas. Es más, como mostraremos a continuación, en función de las características del territorio considerado y de los objetivos particulares de la estrategia adoptada, es posible plantear que el argumento general que maneja habitualmente el discurso político para justificar dichas ayudas puede presentar hasta tres variantes.

### 1. EL DESENCLAVE TERRITORIAL

El «desenclave» es un concepto muy vinculado a la política francesa de ordenación del territorio y a su objetivo de reducir los desequilibrios existentes en el país. «Desenclavar» un territorio suponía mejorar sus condiciones de acceso a los nodos y redes que estructuraban los grandes flujos económicos (Debie y Steck, 2001, p. 2). Ello convirtió al transporte aéreo en un instrumento más de la política de ordenación del territorio, al considerar que una conexión aérea podía ser básica para des-

enclavar algunos lugares (Dupéron, 2000). Ello propició, a partir de los años setenta, el fomento de los servicios aéreos en las ciudades mayores de 50.000 habitantes, mediante fondos públicos gestionados por la antigua DATAR en colaboración con las cámaras de comercio y las colectividades locales (Spill, 1977, p. 227; Dupéron, 2000, pp. 88-91): ciudades ubicadas mayoritariamente en territorios periféricos o rurales, distantes centenares de kilómetros de París o de las principales capitales regionales, y alejadas de los accesos a las redes de transporte terrestre consideradas estructurantes<sup>4</sup>.

Cuando se pone en marcha la liberalización del mercado comunitario, los políticos franceses insistirán en la necesidad de buscar fórmulas que permitan el apoyo público a rutas que ya se beneficiaban anteriormente de subsidios a la explotación y cuya viabilidad en condiciones de mercado era más que improbable. Por tanto, no es casual que la legislación comunitaria señale a las regiones periféricas o en desarrollo como objeto prioritario de las declaraciones de obligación de servicio público (OSP), lo que autoriza la financiación pública de los servicios aéreos. De hecho, Francia es junto con Noruega el país de la Unión Europea que ha declarado un mayor número de rutas OSP, afectando en su mayoría a enlaces que conectan territorios con las características indicadas más arriba con París o Lyon (Dobruszkes, 2007, p. 334), dando así continuidad a una política de apoyo al transporte aéreo que se prolonga durante cuarenta años. Por tanto, el desenclave o mejora de la conectividad continúa siendo un importante argumento para justificar las ayudas públicas al transporte aéreo.

Pero los apoyos de la DATAR no se limitaban a las rutas radiales y los territorios periféricos, sino que desde 1971 y con el mismo objetivo favorecieron también la implantación de rutas nacionales transversales, que conectaran entre sí las grandes ciudades de provincia, así como rutas internacionales con origen en dichas urbes y destino Londres, Fráncfort, Milán, Bruselas o Madrid (Dobruszkes, 2007, pp. 329-331; Spill, 1973, p. 322). Con ello se pretendía romper el esquema radial de relaciones que imperaba en el Hexágono, al objeto de ayudar a la reducción de los desequilibrios territoriales del país, meta prioritaria de las políticas de la DATAR. En lo que

<sup>4</sup> Habrá que esperar hasta 1995 para contar con una definición precisa de lo que se entiende por «territorio enclavado». Dicha definición deriva de la ley 95-115, de 4 de febrero, de Ordenación y Desarrollo del Territorio, que prevé en su artículo 17, párrafo 1, que en 2015 ninguna parte del territorio francés se situaría a más de 50 kilómetros o 45 minutos en automóvil de una autopista o vía rápida o de una estación con servicios ferroviarios de alta velocidad.

respecta a las conexiones internacionales, se consideraba que favorecer su desarrollo en las metrópolis de equilibrio (Lyon, Marsella, Lille, Burdeos, Toulouse, Nantes, Estrasburgo y Metz), en un contexto de multiplicación de las relaciones comerciales y de los vínculos empresariales en el seno de la entonces Comunidad Económica Europea, podía ser una herramienta útil para su estrategia de freno de la concentración de la actividad económica en la cuenca parisina (Spill, 1973, p. 325). Se trataba, pues, de continuar practicando el desenclave territorial, si bien en esos casos a escala europea. Es decir, había que mejorar las condiciones de acceso de algunos territorios a los nodos y redes que comenzaban a estructurar un espacio económico de referencia que ya no era exclusivamente nacional, sino cada vez más europeo.

## 2. EL POSICIONAMIENTO TURÍSTICO

La emergencia de nuevos patrones de movilidad constituye una de las características del turismo postfordista. En Europa encontramos, por un lado, los vinculados a la creciente explotación económica de la cultura con fines de desarrollo urbano y regional, que encuentra en el turismo uno de sus principales mercados (Graham, 2008b, p. 229). Por otro, los relacionados con el incremento del número de segundas residencias en el sur de Europa, adquiridas principalmente por británicos, alemanes y escandinavos, que han favorecido la consolidación del denominado «turismo residencial internacional», pero también de una amplia tipología de movilidades (O'Really, 2007).

Las regiones industriales y rurales en declive han hecho del turismo cultural un pilar básico de sus políticas de desarrollo (Hall, 2009, pp. 237 y 282), que constituyen también una directriz relevante de algunas estrategias elaboradas por la propia Unión Europea (CE, 1988). En estos espacios el tránsito del fordismo al postfordismo y la nueva división internacional del trabajo han dado lugar a una reestructuración de la actividad productiva que ha supuesto una notable pérdida de empleos, en unos casos como consecuencia de procesos de deslocalización industrial hacia países con costes laborales inferiores y, en otros, debido a la apuesta por la agricultura y ganadería intensivas, supuestamente más competitivas en el mercado internacional, que han llevado al abandono de las explotaciones más pequeñas y menos productivas y a una drástica reducción de las necesidades de mano obra en el campo.

En cuanto al turismo residencial internacional, se trata de un fenómeno que implica la existencia de un ho-

gar estacional y una migración semipermanente (Mantecón, 2008, p. 115), intensificándose en el seno de la Unión Europea a partir de 1993, fecha en la que se eliminan completamente para los ciudadanos comunitarios las trabas que pudieran existir para la adquisición de viviendas en cualquier Estado miembro. Como la benignidad del clima es el principal factor a la hora de decantar la elección de una segunda residencia (Mantecón, 2008, p. 116), los territorios turísticos del Mediterráneo han sido también los preferidos por estos emigrantes estacionales, incluyendo el traspais y el litoral que había permanecido relativamente al margen de la dinámica turística. Por otro lado, estos turistas residenciales muestran mayores necesidades de movilidad que los restantes, ya que durante el lapso de su estancia pueden regresar durante periodos cortos a su país de origen, lo que ha favorecido la regularización de una oferta de transporte aéreo antes dominada por el tráfico chárter, suscitando un creciente interés por parte de las compañías de bajo coste. De ahí que en algunos territorios se haya visto en las compañías de bajo coste un aliado inestimable del sector inmobiliario y, supuestamente, del desarrollo regional (Vera Rebollo e Ivars Baidal, 2009), pues un amplio abanico de conexiones aérea podría ser fundamental para decantar la elección de los potenciales turistas residenciales.

En todo caso, parece evidente que el actual contexto, marcado por la mundialización de la mirada turística y la multiplicación de los destinos y los productos, propicia en los territorios una creciente búsqueda de elementos diferenciadores en su oferta que terminen decantando la elección del potencial turista. Y disponer de conexiones directas con los principales mercados emisores del continente, es decir, las grandes aglomeraciones urbanas europeas, se presenta como uno de esos elementos.

## 3. EL POSICIONAMIENTO COMO CIUDAD GLOBAL

Hace más de una década fue elaborado un trabajo académico que puede considerarse pionero en el diseño de una metodología para identificar y jerarquizar las ciudades mundiales (Beaverstock y otros, 1999). Aunque la citada aportación no utilizaba ninguna variable relacionada con el transporte aéreo, son muchos los autores que señalan que las metrópolis que cuentan con un aeropuerto *hub* dotado de cierta diversidad de conexiones intercontinentales tienen más posibilidades de atraer servicios avanzados a la producción, empleos vinculados con la alta tecnología y otras funciones de rango superior (Button, 1999; Brueckner, 2003; Bel y Fageda, 2008). Es

CUADRO I. Esquema resumen de la tipología definida

Categoría	Características	Compañías	Aeropuertos implicados	Núm. de rutas subvencionadas	
Desenclave territorial	Mejora de las condiciones de acceso a los nodos y redes que estructuran los grandes flujos económicos.	Ciudades medias y pequeñas: conexiones con MAD y BCN	Regionales	El Hierro, La Palma, La Gomera, Melilla, Murcia, Santander, León, Salamanca, Burgos, Albacete, Badajoz, Valladolid y Logroño	18
		Capitales regionales: rutas internacionales y nacionales transversales	Regionales	Zaragoza, Vigo, La Coruña, Valladolid, Oviedo, Santander y Pamplona	24
		Capitales regionales: fomento del bajo coste en conexiones con MAD y BCN	Bajo coste	Santiago, Santander, Oviedo, Vigo y Granada	8
Posicionamiento turístico	Sustitución del tráfico chárter por el de bajo coste y consolidación como destinos de turismo residencial postfordista.	Bajo coste	Murcia, Alicante, Málaga, Almería, Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Mallorca, Menorca e Ibiza	4	
	Mejora de las condiciones de acceso a los grandes mercados emisores: consolidación como destinos turísticos postfordistas (cultural y urbano, pero también blanco)	Bajo coste	Oviedo, Santander, La Coruña, Santiago, Granada, Vitoria, Valladolid, Zaragoza, Huesca, Lleida, Girona, Reus y Valencia	77	
Posicionamiento como ciudad global	Impulso de las conexiones intercontinentales e instalación de un <i>hub</i> vinculado a una alianza global.	Tradicionales de red	Barcelona	(a)	

NOTA: Elaboración propia. En *núm. de rutas subvencionadas* se incluyen aquellas conexiones en las que en febrero de 2010 se tiene constancia de la existencia de un incentivo a la compañía operadora.

(a) En Barcelona no han existido subvenciones a los vuelos de largo recorrido, únicamente se han financiado campañas conjuntas de promoción de las nuevas rutas y se han financiado algunos estudios de mercado.

decir, las actividades de gestión y control de la economía global que constituyen la característica básica de las ciudades mundiales.

Esta idea ha dado pie a la hipótesis de que existe una relación causal entre el desarrollo de un *hub* y la promoción una ciudad en la jerarquía de ciudades mundiales, hipótesis ampliamente recogida en los documentos que orientan la planificación estratégica de dichas metrópolis (PEMB, 2010; Madrid Global, 2010). Algunos estudios parecen confirmar tal extremo, al señalar que los cambios en las conexiones aéreas tendrían una capacidad para atraer determinadas empresas y funciones económicas mucho mayor que la de esas empresas y actividades para modificar la red aérea existente (Irwin y Kasarda, 1991; Ivy y otros, 1995). No obstante, otros ejemplos nos llevan a ser más cautelosos. Así, para el caso de Berlín, se ha apuntado que la débil accesibilidad aérea de la capital alemana sólo explicaría parcialmente su papel secundario entre las ciudades mundiales europeas, cobrando mayor relevancia su situación durante la guerra fría o los

problemas económicos por los que atraviesa la antigua Alemania Oriental (Alberts y otros, 2009, p. 16).

En todo caso, lo cierto es que en seno de la Unión Europea existen varios ejemplos de aeropuertos (Amsterdam, Copenhague, Lisboa...) que cuentan con esquemas de incentivos diseñados para favorecer la puesta en marcha de nuevas conexiones intercontinentales de larga distancia, lo que da una idea de la trascendencia que los gestores aeroportuarios y los gobiernos municipales o metropolitanos otorgan a las mismas.

### III. APLICACIÓN DE LA TIPOLOGÍA AL CASO ESPAÑOL

Al conocer de forma desagregada el montante de las ayudas públicas destinadas durante los últimos años por las diferentes administraciones regionales y locales al impulso de la amplia red de aeropuertos del país (CNC, 2011), así como una parte de las conexiones que se han

CUADRO II. Rutas subvencionadas con posible función de desenclave territorial

Relación		Distancia (km)		Tiempo de viaje (enero 2012)		Pasajeros 2008	
		Carretera	FFCC	Coche	Tren	Tren	Avión
Logroño	Madrid	370	424	3:49	3:15	33.392	25.679
Ciudad Real	Barcelona	695	792 (a)	6:54	3:45	n. d.	807
Murcia	Madrid	399	469	3:49	4:02	286.958	80.249
Logroño	Barcelona	485	485	4:47	4:11	18.479	8.002
Santander	Madrid	432	451	4:36	4:25	137.917	317.028
Valladolid	Barcelona	731	801 (a)	7:13	4:30	13.947	100.797
Albacete	Barcelona	547	576	5:24	4:36	24.365	7.570
Badajoz	Madrid	399	465	3:51	5:13	12.556	29.257
Burgos	Barcelona	609	654	6:03	5:54	18.559	7.465
Salamanca	Barcelona	840	854 (a)	8:25	6:23	15.299	38.237
León	Barcelona	802	977 (a)	7:55	6:30	30.197	55.089
Murcia	Barcelona	589	635	5:52	6:46	n. d.	35.233
Santander	Barcelona	709	1.071 (a)	7:05	8:10	n. d.	84.044
Badajoz	Barcelona	1.024	1.129 (a)	9:54	9:00	n. d.	32.407

FUENTES:  
*Tiempos de viaje:* Horarios de Renfe y ViaMichelin.  
*Pasajeros tren:* Observatorio del Ferrocarril [www.observatoriodelferrocarril.es; comunicación personal].  
*Pasajeros avión:* Servidor estadístico de Aena [www.aena.es].

NOTA: (a) indica que las distancias ferroviarias están calculadas vía Madrid, para aprovechar la reducción de los tiempos de viaje que supone la alta velocidad.

beneficiado de las mismas (Ramos, Gámir y Escalona, 2013), podemos presentar una aplicación preliminar de la tipología establecida en el apartado anterior para el caso español. Nos hemos limitado a distribuir las rutas entre las distintas categorías identificadas en función de las características de las mismas y de los territorios a las que prestan servicios. También se ha tenido en cuenta el tipo de operador que explota la ruta. Por ello, más que un estudio concluido, consideramos que se trata de una propuesta que debe validarse con futuras aportaciones, que entren de forma pormenorizada en el análisis del discurso político de los cargos públicos, así como en los documentos de planificación estratégica de las administraciones que conceden las ayudas para la puesta en marcha de las diferentes rutas.

Las 172 rutas consideradas inicialmente proceden de un inventario propio de ayudas públicas al transporte aéreo en España (Ramos, Gámir y Escalona, 2012), cuyos resultados han sido plenamente validados por el informe de la Comisión Nacional de la Competencia aparecido a finales de 2011 (CNC, 2011). Sin embargo, la recopilación de nuevo material durante los últimos meses nos ha llevado a revisar ese listado, lo que nos ha permitido ganar en precisión. Así, se han incluido nuevas rutas en las que antes no se habían detectado incentivos y se han eliminado otras en las que se ha podido comprobar que no existen ayudas. Tampoco se ha considerado un conjunto

de dieciséis rutas que han recibido incentivos, pero cuya función básica es canalizar el turismo emisor de Oviedo, Salamanca, Lleida o Santander hacia los destinos del litoral mediterráneo español o incluso hacia ciudades como París. Por tanto, se trata de enlaces que fundamentalmente facilitan la salida de turistas originarios de esas ciudades y su entorno hacia otros destinos. Estas conexiones cuentan por lo general con una o dos frecuencias semanales y constituyen un buen ejemplo del escaso criterio con el que algunos Gobiernos regionales toman decisiones sobre los enlaces que subvencionan, pues en este caso lo que se hace es facilitar una reducción de un gasto que potencialmente podría haberse quedado en sus territorios.

Esta revisión restringe a 131 el número de rutas existentes en febrero de 2010 cuyo funcionamiento consideramos que está vinculado a incentivos económicos (cuadro I). En cualquier caso, podemos afirmar que el listado es incompleto y puede contener errores. De hecho, la única forma de obtener una información totalmente fiable es recurrir a los convenios o contratos originales firmados entre los Gobiernos locales y regionales y las aerolíneas, algo a lo que sólo ha tenido acceso la Comisión Nacional de la Competencia. Dicho organismo ha excluido deliberadamente de su informe un análisis detallado de las rutas y compañías subvencionadas por aeropuertos, información que, por lo tanto, mantiene un carácter confidencial. Debemos conformarnos, por tanto, con la aproximación



que realizamos a partir de nuestro propio inventario. Entendemos, en todo caso, que la información proporcionada es adecuada para mejorar el conocimiento existente sobre este tema y facilitar su valoración.

## 1. LAS RUTAS CON FUNCIÓN DE DESENCLAVE TERRITORIAL

### A) *El desenclave de ciudades medias y pequeñas*

El desenclave territorial como argumento justificativo de las ayudas podría aplicarse al conjunto de rutas declaradas obligación de servicio público (OSP) en España, que, con la excepción de la conexión Almería-Sevilla, afectan a enlaces interinsulares en los archipiélagos canario y balear. Aunque resulte paradójico, sólo la ruta Almería-Sevilla está siendo costeada con fondos públicos, porque en los restantes casos las aerolíneas se han comprometido a respetar los requisitos de la OSP sin necesidad de subvención<sup>5</sup>. Por el contrario, existen otras conexiones que sí están recibiendo ayudas públicas al margen de los canales previstos en la legislación comunitaria, en las que esa función de desenclave podría ser apuntada como justificación.

Siguiendo los planteamientos al respecto desarrollados en Francia, hemos establecido tres condiciones para considerar que una ruta subvencionada se ajusta a ese concepto en la España peninsular: 1) que conecte con Madrid, Barcelona o su capital regional de referencia ciudades medias o pequeñas distantes más de 400 kilómetros; 2) que dicho recorrido no esté asegurado por el transporte terrestre en un tiempo inferior a las cuatro horas; y 3) que el enlace aéreo no sea explotado por otra aerolínea sin recurrir a ayudas públicas.

Partiendo de esos criterios, la función de desenclave podría ser pertinente en las rutas servidas por Air Nstrum que involucran aeropuertos situados en la periferia geográfica de la Península, facilitando su relación con los centros de poder político y económico del país, como los vuelos desde Santander a Madrid y Barcelona. Sin embargo, el tamaño demográfico de Murcia arroja muchas dudas sobre la inclusión en esta categoría de los enlaces que la unen con ambas ciudades. En el caso de los aeropuertos del interior peninsular, la función de desenclave

<sup>5</sup> En los próximos meses las rutas El Hierro-Tenerife Norte, El Hierro-Gran Canaria y La Gomera-Tenerife Norte también van a pasar a ser aseguradas con fondos públicos, al haber comunicado Binter Canarias al Ministerio de Fomento que no puede continuar haciéndose cargo de las mismas sin recibir alguna compensación.

sería evidente en las relaciones de León, Salamanca, Valladolid, Burgos, Albacete y de Badajoz con Barcelona, ya que la alternativa ferroviaria supone emplear un mínimo de cinco horas (cuadro II). Por la misma razón, la conexión Badajoz-Madrid también respondería a ese objetivo<sup>6</sup>. Por otro lado, no cabe duda de que los enlaces entre Melilla y la Península se encuentran entre los más característicos de la función de desenclave territorial, resultando extraño que no se encuentren protegidos mediante la declaración de OSP, especialmente cuando se suceden circunstancias como las que señalaremos en el cuarto apartado.

En el archipiélago canario, aunque la mayoría de las rutas interinsulares están sujetas a OSP, lo que asegura un mínimo de frecuencias y asientos diarios o semanales, los cabildos de las islas periféricas occidentales, La Palma, La Gomera y El Hierro, han otorgado algunas ayudas a las compañías que cubren dichos servicios con el objetivo de mejorar cualitativamente la oferta existente<sup>7</sup>. En ambos casos, y dado que dichas rutas están sujetas a OSP, resulta más que discutible el uso de este mecanismo por parte de las instituciones insulares. Lo adecuado sería una revisión de los criterios que rigen la OSP para adaptarlos a las necesidades detectadas.

### B) *El desenclave de capitales regionales*

Si consideramos que el desenclave territorial también puede afectar a ciudades de mayor tamaño e insertas en espacios menos periféricos, tal y como planteaba la DATAR en Francia respecto a las metrópolis de equilibrio, en España podemos encontrar ejemplos de rutas subvencionadas a las que se les podría otorgar una función de desenclave asimilable. Las urbes españolas equivalentes a las metrópolis de equilibrio son fundamentalmente ciudades de tamaño medio-grande dentro del sistema urbano, con un área de influencia claramente regional y beneficiarias de políticas activas de impulso

<sup>6</sup> Igualmente, otras rutas que no han sido declaradas OSP, que no reciben ayudas como las aquí descritas o que incluso no son operadas actualmente, se ajustarían a esta función de desenclave territorial, como Almería-Madrid, Almería-Barcelona, Logroño-Barcelona o Vitoria-Barcelona, por citar algunos ejemplos.

<sup>7</sup> El caso de La Palma se ha intentado asegurar que un avión de Binter Canarias y otro de Islas Airways pernecten en el aeropuerto al objeto de adelantar la hora de salida del primer vuelo de la mañana en la ruta que conecta con Tenerife Norte. Ello permite un mayor tiempo de viaje en destino para los residentes en La Palma que se desplazan por motivos profesionales o sanitarios. En El Hierro lo que se ha pretendido es dar entrada a un segundo operador, Islas Airways, algunos días de la semana, con la intención de fomentar la competencia en la ruta con Tenerife Norte.

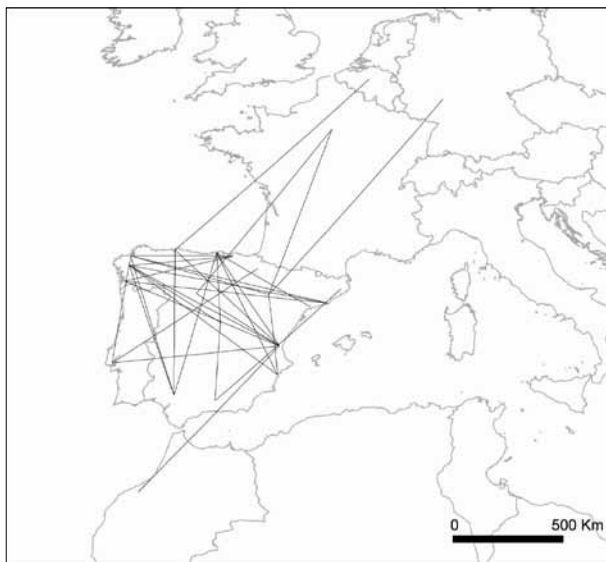


FIG. 2. Rutas de desenclave territorial de las capitales regionales. Fuente: elaboración propia.

de la industrialización durante los años sesenta del siglo pasado. Zaragoza, Vigo, La Coruña y Valladolid son las que de forma más evidente cumplen con esos requisitos, aunque también podríamos sumar Oviedo-Gijón, Santander y Pamplona (Fig. 2). Si bien las administraciones locales y regionales que han subvencionado la puesta en marcha de diferentes rutas desde estas ciudades han enfatizado siempre su papel en el estímulo de la demanda turística, la realidad es que se han concedido ayudas para rutas nacionales de carácter transversal y para rutas internacionales que se ajustan claramente a esa variante de desenclave indicada. En estos casos no suele recurrirse a una compañía de bajo coste, sino a una aerolínea regional, siendo la más beneficiada Air Nostrum. Valladolid-Valencia, La Coruña-Sevilla, Oviedo-Bruselas, Valladolid-París o Pamplona-Lisboa son algunos ejemplos de este conjunto de rutas.

Los planteamientos que utiliza el alcalde de Vigo para defender los incentivos a ciertas rutas internacionales reflejan bien los argumentos que sustentan esta estrategia, así como las contradicciones en las que se incurre. Para Abel Caballero, los riesgos de deslocalización industrial el área urbana de Vigo aumentan debido a la falta conexiones ágiles, que impliquen un único transbordo, con el resto del mundo (Carbajo, 2011). Es decir, sólo una adecuada relación con los centros de control y gestión del capitalismo global, con las ciudades mundiales, puede asegurar la pervivencia de una cierta actividad industrial en la ciudad y su entorno. En definitiva, una

actualización de los planteamientos apuntados por la DATAR en 1970. Pero se da la paradoja de que la única ruta operada en el aeropuerto de Vigo que respondería a esta categoría, el enlace con París que asegura Air France, no recibe ningún tipo de ayudas.

El argumento del alcalde quizá está claramente influido por la continuidad que han mantenido durante dos décadas las relaciones aéreas de Vigo y Valladolid con París y de Zaragoza con Fráncfort, muy vinculadas sin duda con las necesidades de desplazamiento de los gestores de las plantas de producción de automóviles que Citroën, Renault y Opel tienen en las inmediaciones de dichas ciudades. Sin embargo, dichas rutas comenzaron a operarse con posterioridad a la apertura de las mencionadas fábricas y la supresión a finales de 2010 de los vuelos Zaragoza-Fráncfort no ha tenido una influencia negativa en la continuidad de la planta de Opel. Pero la fortaleza de dicho argumento se debilita aún más cuando analizamos el caso de la región Norte de Portugal. El amplio abanico de conexiones con que cuenta el aeropuerto Sá Carneiro, en Oporto, no sólo con los principales *hubs* europeos sino incluso con Nueva York, no ha impedido la fuerte crisis industrial que vive esta región vecina del sur de Galicia<sup>8</sup>.

Finalmente, el cuadro I incluye como subcategoría específica las ayudas que reciben los enlaces de algunas capitales regionales con Madrid y Barcelona servidos por compañías de bajo coste. Cabe señalar que disponer de una conexión aérea con ambas ciudades continúa siendo un objetivo básico para la mayor parte de los poderes locales y regionales. Ello ha llevado a que, en ciudades que cuentan con una demanda potencial suficiente para garantizar la rentabilidad de la ruta y donde se ofertaba ya dicho servicio, las administraciones hayan concedido subvenciones a compañías concurrentes con las existentes con el objetivo de abaratar los precios de los billetes. Es lo que ha ocurrido en Santiago de Compostela, Santander, Oviedo, Vigo o Granada, aeropuertos en los que Easyjet y Ryanair han operado en algún momento enlaces con Madrid o Barcelona que eran cubiertos por Iberia o su franquiciada Air Nostrum.

<sup>8</sup> Por otro lado, la falta de conexiones aéreas del aeropuerto de Vigo se explica tanto por la atomización del sistema aeroportuario gallego, en el que se suceden tres instalaciones en poco más de 150 kilómetros, como por la creciente competencia ejercida por Oporto, que gracias al incremento de su oferta de vuelos ha extendido su área de influencia al sur de Galicia. De hecho, los pasajeros gallegos supusieron en 2010 el 12 % del tráfico de aeropuerto portugués (Carvalho, 2011).

CUADRO III. *Oferta de destinos internacionales en algunos aeropuertos seleccionados*

Aeropuerto	2000	2004	2008	2010
Valladolid	París	París, Bruselas, Londres y Lisboa	París, Bruselas y Londres	París, Bruselas, Londres y Dusseldorf
Zaragoza	Fráncfort	Fráncfort	Fráncfort, Bruselas, París, Milán, Roma, Lisboa y Londres	Fráncfort, Bruselas, París, Milán, Roma y Londres
Oviedo	Londres y París	Londres y París	Londres, París y Bruselas	Londres, París y Bruselas
Santiago de Compostela	Londres	Londres, París y Zúrich	Londres, Roma, Fráncfort y París	Londres, Roma, Fráncfort y París
Santander	—	—	Bruselas, Londres, Milán, París, Roma, Amsterdam y Fráncfort	Bruselas, Londres, Milán y Roma

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos OAG MAX. Destinos ofertados durante una semana tipo del mes de febrero.

## 2. LAS RUTAS CON FUNCIÓN DE POSICIONAMIENTO TURÍSTICO

Los enlaces que pueden desempeñar una función de desenclave constituyen una proporción reducida de la oferta beneficiada por las ayudas públicas en España. La mayoría de las rutas que se subvencionan tienen el objetivo de incrementar el número de turistas en la ciudad o región favorecida por la nueva conexión. Cabe establecer una diferenciación entre las rutas asociadas a destinos turísticos consolidados o maduros y las que se justifican para promover el desarrollo de nuevos destinos de carácter cultural y urbano.

### A) *La particularidad de los destinos turísticos maduros*

La amplia oferta de conexiones aéreas de la que se beneficiaban los territorios turísticos maduros ha limitado notablemente la práctica de incentivos a las aerolíneas que ofrecían rutas internacionales ligadas a una demanda claramente turística. En todo caso, puede establecerse una clara distinción entre los espacios peninsulares y los insulares, ya que, mientras en los primeros el montante de las ayudas es escaso, en los segundos presenta alguna entidad (Fig. 1).

Los valores que arrojan Alicante y Murcia no contradicen lo dicho, pues se trata de ayudas que ha recibido casi en su totalidad Air Nostrum, cuya función primordial no es la canalización de flujos turísticos. De hecho, el Gobierno de Murcia se negó a la solicitud de subvenciones formulada por Ryanair (Buitrago, 2010) y la compañía irlandesa sólo ha suprimido dos de las nueve rutas que operaba, lo que es sintomático de su rentabilidad.

En lo que respecta a los archipiélagos, en Canarias las instituciones públicas han querido acelerar la transición de un modelo basado en las compañías chárter a otro fundamentado en el bajo coste, sobre todo tras el retraso en la irrupción de estos operadores en las islas. Esta tardanza fue motivada por la distancia que separa Canarias de los principales mercados emisores, ya que la apertura de rutas con una duración superior a las cuatro horas implicaba ciertos ajustes en su modelo de explotación. En el caso de Baleares, las ayudas han servido sobre todo para mantener algunas rutas durante el invierno, estación en la que la actividad turística de las islas desciende considerablemente. Buena parte de las ayudas desembolsadas por el Consell de Ibiza han tenido este propósito, asegurando así la presencia de Ryanair en la isla más allá de la temporada de verano (*Diario de Ibiza*, 2011).

### B) *El impulso del turismo cultural y urbano*

Los aeropuertos en los que se detectan las subvenciones de mayor cuantía destinadas a la implantación de conexiones aéreas con clara vocación turística sirven en general a destinos muy poco afectados por los flujos que caracterizaron al turismo de masas a partir de los años sesenta del siglo pasado. El interés en el establecimiento de esas rutas por las administraciones de ámbito local y regional se corresponde, de forma más o menos consciente, con estrategias de desarrollo territorial basadas en el fortalecimiento del atractivo turístico de sus territorios, especialmente desde la perspectiva cultural o natural, con lo que tratan de impulsar una cierta diversificación económica. El recurso a la inserción de publicidad con fines de promoción turística, para así materializar las ayudas

públicas, también da una idea de las esperanzas que se depositan en la capacidad del nuevo enlace para incrementar el número de turistas<sup>9</sup>.

Las ayudas destinadas a enlaces internacionales explotados por compañías de bajo coste en los aeropuertos de Zaragoza, Santiago, Santander, Valladolid, Granada y La Coruña responderían plenamente a esta estrategia (Fig. 3). Ya sea por su peso industrial, demográfico o institucional (capitales autonómicas), estamos ante ciudades que ocupan un escalón intermedio dentro del sistema urbano español, sólo superadas por Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao (Ministerio de Vivienda, 2007). Aunque algunos de estos aeropuertos han contado de forma permanente con algún servicio internacional durante las dos últimas décadas (Oviedo, Santiago, Valladolid y Zaragoza), en el resto la presencia de este tipo de rutas sólo se remonta al año 2004, una vez comenzaron las ayudas públicas a las compañías<sup>10</sup>.

En esta nueva etapa, quienes contaban con rutas internacionales han consolidado y diversificado la oferta de relaciones (cuadro III) con las principales ciudades europeas (Londres, París, Fráncfort, Milán...). Santander es la ciudad que ha experimentado un mayor salto cualitativo, pues en 2010 igualaba la oferta de destinos y asientos de Zaragoza y Valladolid, alcanzando un tráfico anual próximo al millón de pasajeros. En el lado opuesto se encuentran Vitoria y Granada, cuyas autoridades también habían firmado convenios con la compañía Ryanair. En Vitoria, por razones aún desconocidas, la compañía decide dejar de operar, devolviendo parte del dinero ingresado. En Granada ha sido la imposibilidad de atender las demandas económicas de la aerolínea lo que ha motivado una drástica reducción de las rutas que venía operando. En ambos casos, el margen de maniobra de los administradores ante el operador era limitado.

Las ayudas detectadas en Girona, Reus y Valencia también subvencionan rutas que pueden encuadrarse en este subtipo. Aunque los aeropuertos catalanes han sido tradicionalmente la puerta de entrada de territorios turísticos maduros como la Costa Brava y la Costa Dorada, su proximidad a Barcelona (93 y 103 kilómetros, respectivamente) los ha convertido en aeropuertos del área

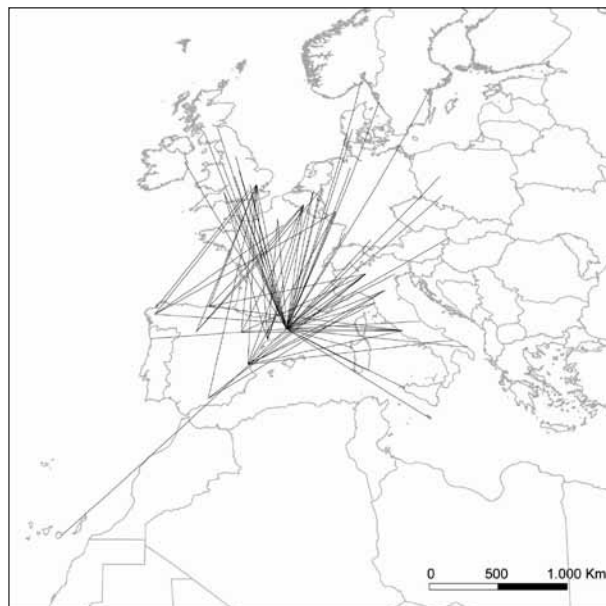


FIG. 3. Rutas con función de posicionamiento turístico (cultural y urbano). Fuente: elaboración propia.

metropolitana de Barcelona. Durante algunos años ello ha permitido a Ryanair ofrecer la capital catalana como destino sin necesidad de operar desde El Prat. Las encuestas realizadas entre los pasajeros de Girona reflejan de forma meridiana este hecho: en otoño e invierno, el 81,2 % de los usuarios del aeropuerto gerundense tiene como destino final de su viaje Barcelona, cifra que desciende al 60 % en verano, al coincidir con la temporada alta de la Costa Brava (Iglesias, 2008). Por ello, no resulta llamativo que Girona sea el aeropuerto que mejor ha rentabilizado los incentivos recibidos, con el menor coste por pasajero de todos los que cuentan con ayudas (Ramos, Gámir y Escalona, 2012). Tras el desembarco de Ryanair en Barcelona, la compañía irlandesa ha comenzado a reducir progresivamente su oferta en los otros dos aeropuertos, presionando a las autoridades locales y regionales para aumentar los subsidios si quieren mantener los vuelos. Por tanto, la considerable inversión realizada por la Generalitat durante el periodo 2003-2010, cifrada en 40 millones de euros, aunque haya tenido cierta repercusión en Girona y Reus, lo que realmente ha favorecido es la potenciación de Barcelona como uno de los principales destinos europeos del turismo urbano de escapadas (*city breaks*).

Un caso relativamente singular es el de Valencia. Se trata de una ciudad que, debido a su población y relevancia económica, ha contado desde hace décadas con una notable oferta de relaciones internacionales. A pe-

<sup>9</sup> A este respecto, la Agencia Europea del Medio Ambiente señala que las estrategias de desarrollo turístico de las regiones europeas cada vez hacen más hincapié en las conexiones aéreas como elemento clave para el fortalecimiento del sector (EEA, 2008, p. 41).

<sup>10</sup> Para un análisis más detallado de la evolución del tráfico y la oferta de rutas, véase Gámir y Ramos (2011). Como ejemplo significativo puede consultarse el caso del aeropuerto de Zaragoza (Escalona y otros, 2008).

CUADRO IV. Tráfico intercontinental directo y en conexión desde el aeropuerto de Barcelona durante el año 2008

País	Pasajeros vuelos directos	Pasajeros en conexión	Total	% conexión
Japón	0	155.903	155.903	100,0
Brasil	0	143.775	143.775	100,0
China	0	89.014	89.014	100,0
Ecuador	0	74.169	74.169	100,0
República Dominicana	0	65.534	65.534	100,0
India	0	65.125	65.125	100,0
Perú	0	63.249	63.249	100,0
Venezuela	0	52.967	52.967	100,0
Chile	0	41.954	41.954	100,0
Cuba	0	40.101	40.101	100,0
Pakistán	0	36.053	36.053	100,0
Tailandia	0	31.026	31.026	100,0
Corea del Sur	0	30.507	30.507	100,0
Hong Kong	0	27.674	27.674	100,0
Australia	0	26.049	26.049	100,0
Emiratos Árabes	50	26.581	26.631	99,8
Arabia Saudí	174	9.662	9.836	98,2
Siria	2.120	7.067	9.187	76,9
México	29.970	94.110	124.080	75,9
Canadá	28.403	84.770	113.173	74,9
Argentina	43.999	122.663	166.662	73,6
Colombia	33.460	47.916	81.376	58,9
Estados Unidos	535.635	340.494	876.129	38,9
<i>Subtotal</i>	673.811	1.676.363	2.350.174	71,33
TOTAL	1.547.962	1.980.583	3.528.545	56,13

Fuentes: CDRA (2010b).  
 NOTA: Los pasajeros en conexión son aquellos que transitan por un segundo aeropuerto antes de llegar a su país de destino.

sar de ello y de la ingente inversión realizada en grandes eventos, la ciudad no ha terminado de consolidar su atractivo como destino de turismo urbano, predominando los viajes por motivos de trabajo entre quienes visitan la ciudad (Zafra, 2010, p. 4). Paradójicamente, aunque Air Nostrum haya sido la gran beneficiada por las ayudas públicas desde 1996, fue la irrupción de las compañías de bajo coste a partir de 2005, especialmente Ryanair, la que supuso un verdadero salto cuantitativo y cualitativo en la oferta internacional del aeropuerto. El retorno de la irlandesa, tras su retirada por la ausencia de ayudas públicas, muestra para algunos autores la errática estrategia de las instituciones valencianas, cuyas multimillonarias inversiones han tenido un impacto puntual y limitado en el fomento del turismo en la ciudad (Iribas, 2010, p. 5).

Finalmente, cabe hacer referencia a dos pequeños aeropuertos, Huesca y Lleida, apenas separados por cien kilómetros, sin relación con el turismo urbano y cultural, pero cuyo impulso ha estado claramente influenciado por la idea de que una conexión aérea resulta vital para sacar

partido del potencial turístico del entorno. Integrado el primero en la red de AENA y el segundo explotado por la Generalitat de Cataluña, ambos están orientados a potenciar el denominado «turismo blanco». Las administraciones locales y regionales aspiraban a convertirlos en aeropuertos de referencia al sur de los Pirineos, captando parte del tráfico que hasta ahora han canalizado casi exclusiva aeropuertos franceses como Pau, Tarbes y Toulouse. En este caso, a las ayudas ofrecidas a varios operadores aéreos habría que sumar el coste de la construcción de unas infraestructuras en las que, hasta el momento, no ha existido demanda para asegurar la continuidad de una mínima oferta de vuelos regulares. La infraestructura oscense permanece sin operaciones regulares desde el cese de operaciones de Pyrenair en abril de 2010 y la irlidense, tras la marcha de Ryanair, Vueling y la mencionada Pyrenair, ha logrado una cierta revitalización tras la puesta en marcha por parte de Thomas Cook de vuelos chárter invernales orientados al mercado británico.

### 3. LAS RUTAS CON FUNCIÓN DE POSICIONAMIENTO COMO CIUDAD GLOBAL

El trabajo pionero sobre las ciudades mundiales antes citado (Beaverstock y otros, 1999) situaba Madrid en el segundo escalón de la tipología establecida (ciudades beta) y Barcelona en el tercero (ciudades gamma). Transcurrida más de una década de la aparición del mismo, ambas continúan siendo las dos únicas metrópolis españolas que aparecen sistemáticamente en todos los listados de ciudades mundiales elaborados por múltiples organismos e instituciones. Aunque el informe de la Comisión Nación de la Competencia antes citado sólo haya consignado la existencia de un reducido volumen de ayudas en Madrid, que se prolongaron hasta el año 2009, la realidad es que ha sido en Barcelona donde se ha llevado a cabo una intensa actividad de *marketing* aeroportuario desde enero de 2005. En esa fecha se crea el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona (CDRA), formado por la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona, la Cámara de Comercio de Barcelona y AENA, con el objetivo básico de incrementar el número de conexiones intercontinentales del aeropuerto, consideradas claves para fortalecer la «posición estratégica internacional de Barcelona» (CDRA, 2010b).

El CDRA no incentiva económicamente a las compañías que implantan nuevas rutas de largo recorrido en el aeropuerto de Barcelona, sino que se limita a la colaboración en acciones de promoción conjunta con dichas aerolíneas, a la realización de informes sobre el potencial existente para la puesta en marcha de las conexiones señaladas y a la asistencia de eventos específicos en los que se dan cita aeropuertos y compañías aéreas (CDRA, 2010a). Se trata, en todo caso, de actuaciones plenamente integradas en una estrategia de *marketing* aeroportuario, cuya efectividad puede ser mayor que la simple transferencia de fondos públicos.

Los informes del CDRA han puesto de manifiesto que en 2008 existían casi dos millones de pasajeros que viajaban entre Barcelona y destinos intercontinentales situados a larga distancia de forma indirecta, es decir, pasando por otros aeropuertos de conexión (cuadro IV). Ello suponía que el 56 % del tráfico de larga distancia del aeropuerto carecía de vuelos directos con sus destinos, cuando la demanda era más que suficiente para poner en marcha nuevas rutas con Argentina, Brasil y Japón, así como diversificar las existentes con Estados Unidos (CDRA, 2010b). Por ello no extraña que, tras cinco años de actividad, los esfuerzos del CDRA hayan

dado algunos frutos, pues el tráfico intercontinental del aeropuerto prácticamente se ha triplicado como consecuencia del aumento de los enlaces directos y el refuerzo de los existentes.

### IV. EL FOMENTO DE CONEXIONES AÉREAS: UN BALANCE CON CLAROSCUROS

Hace pocas fechas, las profesoras Lourdes Benería y Carmen Sarasúa (2010, p. 33) iniciaban una reflexión sobre los afectados por el recorte del gasto público en España, constanding una realidad que, por conocida, no deja de ser estremecedora: en nuestro país, como en otros, los políticos prefieren las ingentes inversiones asociadas a megaproyectos (transporte, urbanismo) o megaeventos (cultura, deporte) frente a medidas de bajo coste mucho más efectivas a la hora mejorar la calidad de vida de los ciudadanos e incrementar el bienestar general. Señalaban las autoras que esas pequeñas actuaciones resultaban poco rentables política y mediáticamente.

Ello no resulta extraño si se considera que desde hace dos décadas la función de los poderes públicos ha pasado a ser la de asumir toda una serie de costes en capital fijo para que la movilidad del capital global no se vea perjudicada, facilitando de paso la pronta obtención de beneficios por parte de los inversores. En este orden de cosas, los incentivos económicos a las compañías aéreas buscarían neutralizar parte del riesgo que para una aerolínea supone la apertura de una nueva ruta, tal y como reconocen las propias directrices comunitarias que los regulan (DOCE, 2005). Ello con la esperanza de que la ruta pueda consolidarse tras superar un periodo inicial siempre crítico. Si tal cosa no ocurriera a corto plazo, el operador no tiene más que abandonar la explotación del servicio, tras haber minimizado sus costes fijos gracias al concurso de los fondos públicos. Por tanto, el *marketing* aeroportuario ahora en boga, en el cual se integran los incentivos señalados, pero también una amplia panoplia de estrategias orientadas a la apertura de nuevas rutas (Graham, 2008a), no sería más que una nueva vertiente del «empresarialismo urbano» descrito hace más de dos décadas por David Harvey (1989).

Aunque el total de las ayudas públicas transferidas a las compañías aéreas no alcanza un valor excesivamente elevado en comparación con otro tipo de inversiones, no debe olvidarse que ha ido acompañada de la construcción de nuevos aeropuertos y de la ampliación de otros ya existentes. Además, 24 aeropuertos de la red gestionada

CUADRO V. *Coste económico por vuelo y pasajero en algunos aeropuertos*

Compañía	Aeropuerto	Periodo	Pasajeros	Subvención (€)	€/Pax
Air Nostrum	Zaragoza	2007	76.109	3.945.000	51,83
Air Nostrum	Logroño (a)	2009	22.032	1.051.500	47,73
Air Nostrum	Albacete	2007	13.432	580.000	43,18
Air Nostrum	Castilla y León (a)	2009	242.617	8.031.003	33,10
Air Nostrum	Badajoz	2007	74.932	1.700.000	22,69
Air Nostrum	Asturias (a)	2009	112.577	2.500.000	22,21
Air Nostrum	Santander	2007	432.483	2.580.999	5,97
Air Nostrum	Murcia	2007	136.396	651.000	4,77
Lagun Air	León	2007	72.112	2.500.000	34,67
Airlinair	La Rochelle	2005-2006	28.450	1.496.000	52,58
Aero Cónдор	Agen	2005-2006	34.911	3.823.855	109,53
Air France	Tarbes	2005-2006	150.695	8.813.375	58,48

Fuente: Ramos, Gamir y Escalona (2012); Cour des Comptes (2008); Servidor estadístico de Aena [www.aena.es].

NOTAS: (a) Año 2009

por AENA presentan un EBITDA<sup>11</sup> negativo (AENA, 2011), encontrándose entre ellos aquellos en los que los incentivos a las aerolíneas han sido mayores. Ello incrementa notablemente el monto de las inversiones destinadas a la promoción del transporte aéreo y permite que nos interroguemos, en línea con lo expuesto anteriormente, sobre las prioridades que guían las políticas públicas y la pertinencia de ciertas decisiones desde la óptica de la maximización del bienestar general.

Es en ese contexto en el que se inserta la revisión recogida en los próximos apartados, donde para cada uno de los tipos de rutas subsidiadas consideradas algunos ejemplos de actuaciones poco proporcionadas para los fines que se perseguían. El despilfarro de fondos públicos es su consecuencia más evidente, pero quizá la más grave sea constatar cómo algunas instituciones toman decisiones que implican importantes desembolsos económicos sin contar con estudios detallados que evalúen la pertinencia de las medidas adoptadas.

#### 1. UN MODELO DE DESENCLAVE EXCESIVAMENTE ONEROSO

Si los Gobiernos regionales consideraban que en las rutas consideradas con una función de desenclave con-

currían condiciones para la declaración de OSP, habría sido preferible optar por este mecanismo a insistir en la fórmula de la subvención encubierta mediante la contratación de publicidad. Teniendo en cuenta que el coste por pasajero de una conexión explotada por Air Nostrum termina siendo muy similar al que se observa en las rutas declaradas OSP en Francia (cuadro V), esta fórmula habría aportado, con un desembolso similar, una mayor capacidad de control sobre el servicio prestado y las tarifas aplicadas por la compañía operadora.

Por ello resultan difícilmente entendibles las estrategias de algunas administraciones públicas, como la Ciudad Autónoma de Melilla o la Junta de Castilla y León. En el primer caso, el Gobierno de la ciudad justifica las cuantiosas ayudas que ha recibido Air Nostrum desde el año 2002 señalando que permiten el abaratamiento de las tarifas en las conexiones con la Península. Sin embargo, conviene recordar que todos los residentes comunitarios en Melilla ya disfrutaban de una bonificación del 50 % en sus desplazamientos aéreos domésticos<sup>12</sup>. Es más, de acuerdo con los datos aportados por el Ministerio de Fomento, el precio medio de los billetes subvencionados con origen o destino en Melilla ha experimentado un notable descenso en los últimos años: en euros constantes de 1993, se ha pasado de una media de 42 euros en esa primera fecha a 29,5 euros en 2007 (Ministerio de Fomento, 2009).

<sup>11</sup> El EBITDA toma el resultado final de la empresa y le resta los gastos e ingresos por intereses, los impuestos, las depreciaciones y las amortizaciones para mostrar lo que es el resultado puro de la empresa, sin que elementos financieros (intereses), tributarios (impuestos), externos (depreciaciones) y de recuperación de la inversión (amortizaciones) puedan afectarle. De esta forma se obtiene una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo de su negocio.

<sup>12</sup> Estas subvenciones se aplican también a los residentes Canarias, Baleares y Ceuta, siendo su objetivo facilitar los desplazamientos entre estos territorios y el resto del país, debido a la imposibilidad de contar con servicios de transporte terrestre.

CUADRO VI. Evolución de la oferta de rutas y asientos de Lagun Air desde los aeropuertos de Castilla y León

Semana tipo de febrero de 2004			Semana tipo de febrero de 2008		
Ruta	Frecuencia	Asientos	Ruta	Frecuencia	Asientos
Alicante	2	68	Barcelona	7	350
Barcelona	7	238	Madrid	12	396
Bilbao	3	102	Málaga	2	83
León	7	238	León	2	100
Málaga	2	68	Mallorca	2	66
Mallorca	2	68	Valencia	25	995
Valencia	1	34	<i>Subtotal</i>		
Vigo	2	68			
TOTAL	26	884	Barcelona	5	250
			Salamanca	2	100
			Málaga	2	100
			Mallorca	2	100
			<i>Subtotal</i>	9	450
			Barcelona	5	250
			Valladolid	2	100
			Málaga	2	100
			Mallorca	2	100
			<i>Subtotal</i>	9	450
			TOTAL	43	1.895

Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos OAG MAX.

El último concurso de publicidad, que abarca el periodo 2011-2014, ya adjudicado a Air Nostrum, prevé un desembolso anual de 2,6 millones de euros. Según los representantes de la oposición política en Melilla<sup>13</sup>, la compañía ha incluido en su oferta la puesta a la venta de 63.500 billetes anuales<sup>14</sup> a un precio de 60 euros para los melillenses (Agencia Efe, 2010). Ello supone que cada billete con esa tarifa tiene un coste para la ciudad autónoma de 41 euros. A ellos tenemos que añadirles otros 60 euros, pues si tenemos en cuenta la subvención del 50 % al residente, el valor real de esa tarifa que ofrece Air Nostrum son 120 euros. Eso supone que la compañía valenciana puede llegar a recibir más de 100 euros de subvención por esos billetes que ofrece a un bajo precio. Ese coste por pasajero y año sólo se alcanza en algunas rutas declaradas OSP en el norte de Noruega (Williams y Pagliari, 2004), cuyo tráfico es muy inferior al que presenta la conexión Melilla-Málaga. Por tanto, la rebaja en el coste de los billetes no constituye un argumento sólido

para justificar estas ayudas, y sería preferible declarar la ruta OSP e imponer unas tarifas máximas.

Los esfuerzos económicos realizados por varias administraciones para potenciar el aeropuerto de León constituyen otro ejemplo de esfuerzos desproporcionados para los objetivos que pretendían alcanzarse. De acuerdo con nuestros datos, durante el periodo 1999-2010, todo el que lleva el aeropuerto abierto al tráfico civil, siempre han existido transferencias de fondos a las compañías que han operado en él: primero Air Nostrum (1999-2002), después Lagun Air (2003-2008) y nuevamente la franquiciada de Iberia (2009-2010). El caso de Lagun Air ha sido el más alarmante, ya que tras una notable inversión pública en la misma, la compañía cesó sus operaciones en 2008. La reciente administración concursal de la compañía ha sacado a la luz que, tras hacerse con la misma en 2005 la Agrupación de Empresarios Leoneses de la Construcción (Agelco), tres entidades públicas de la región llegaron a aportar más de 20 millones de euros en tres años<sup>15</sup>. Todo ello por el intento no sólo de ampliar el

<sup>13</sup> Como no podía ser de otra manera, esta decisión ha generado un notable debate en la ciudad en torno a la necesidad de esas ayudas para mejorar las conexiones aéreas.

<sup>14</sup> Tomando como referencia la oferta de plazas de Air Nostrum con origen y destino Melilla en febrero de 2010, ese número de billetes supone aproximadamente el 13 % de la oferta anual de la compañía en sus relaciones con la ciudad autónoma.

<sup>15</sup> Dichas entidades son el Consorcio para la Gestión y Promoción del Aeropuerto de León (financiado por la Diputación de León, el Ayuntamiento de León y la Junta de Castilla y León), la empresa pública participada ADE Internacional Excal, participada mayoritariamente por la Junta, y la Sociedad de Promoción del Turismo de Castilla y León, también dependiente de la Junta (Ortín, 2010).



abanico de conexiones aéreas de León, sino de crear una compañía al servicio de los intereses de la Junta, como lo demuestra la notable expansión de su red de vuelos desde todos los aeropuertos de la región durante este periodo (cuadro VI).

Si a estas cifras unimos los 29 millones de euros que ha costado la nueva terminal del aeropuerto, se obtienen unos guarismos totalmente desorbitados para el objetivo previsto inicialmente. El aeropuerto no deja de perder pasajeros desde 2007, cuando alcanzó su techo, y es previsible que esa tendencia continúe, pues la mejora en los tiempos de viaje en tren con Madrid y Barcelona limita el desarrollo de las dos rutas más demandadas. Pero lo más grave es que esta estrategia aplicada en León ha tenido continuidad en Salamanca, Burgos y Valladolid, convirtiéndolos junto con Zaragoza en los aeropuertos en los que la inversión en términos absolutos ha sido la mayor del país, aun cuando el volumen de tráfico generado ha sido más que modesto (CNC, 2011).

## 2. LAS INCERTIDUMBRES EN TORNO A LA DEMANDA TURÍSTICA

El impacto que una nueva ruta aérea tiene desde el punto de vista de la demanda turística no es sencillo de saber. Por un lado, el turista puede tener como destino final de su viaje localidades muy distantes del aeropuerto, algo que es habitual en los usuarios de las compañías de bajo coste (Pantazis y Liefner, 2006). Por otro lado, puede optar por pernoctar en casas de familiares o amigos, o en segundas residencias, por lo que el incremento del número de pasajeros llegados a un aeropuerto no tiene un reflejo directo en la demanda hotelera. En Granada se constató que un 26 % de los pasajeros que llegaban en compañías se alojaban con familiares y amigos, rondando el 10 % los que contaban con una vivienda en propiedad (Eseca, 2006, p. 24). Finalmente, a veces se olvida que estos vuelos no sólo facilitan la llegada de turistas, sino que también permiten la salida de los residentes. En el caso de la ruta Zaragoza-Londres, las encuestas muestran que el 76 % de los pasajeros son españoles, una proporción que se eleva al 90 % en la ruta Zaragoza-París (AENA, 2006, p. 58). Parece evidente que el impacto turístico de este flujo es mínimo.

Frente a la proliferación de estudios sobre el impacto económico de las nuevas rutas que ha tenido lugar en Francia o Italia, en España sólo conocemos el elaborado por encargo de la Diputación de Granada. Un repaso por algunos de los realizados en Francia muestra cierta diversidad de metodologías y resultados: en Pau se limitan a cuantificar el impacto directo, incluyendo el gasto de los turis-

tas (CCI Pau, 2006), en Bergerac introducen los impactos indirectos, vinculándolos al montante de las transacciones inmobiliarias (CCI Dordogne, 2005) y en Carcasona se aventuran con el cálculo de los impactos inducidos, lo que dispara el valor del impacto económico total hasta los 507 millones de euros, frente a un impacto directo estimado en 11,2 millones (CCI Carcassonne, 2008). En Granada se optó por el cálculo del gasto turístico total, estimándose que los 120.000 turistas canalizados durante 2005 por las compañías de bajo coste habrían incurrido en consumos superiores a los 40,2 millones de euros (Eseca, 2006). En suma, una notable disparidad de cifras.

Finalmente, un análisis reciente centrado el sur de Italia calcula el impacto económico que supone la apertura de una ruta a partir de un análisis coste-beneficio que incorpora algunas externalidades negativas, como el impacto ambiental asociado al aumento del número de operaciones aéreas (Donzelli, 2010). Concluye que una ruta operada por una compañía de bajo coste podría generar un beneficio económico anual de hasta 14,6 millones de euros si es operada con tres vuelos diarios, cifra que se rebaja hasta los 2,1 millones cuando la frecuencia se reduce a tres vuelos semanales.

## 3. LOS RIEGOS ECONÓMICOS DE CIERTAS AMBICIONES POLÍTICAS

Aunque el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona ha conseguido incrementar el número de conexiones intercontinentales del aeropuerto sin apenas costes, una parte de la clase política y económica catalana pretendía ir más lejos y convertir El Prat en el *hub* de referencia para el sur de Europa de alguna alianza global. Un paso en dicha estrategia fue la entrada de capital público vinculado a instituciones catalanas en la compañía Spanair (Delgado, 2010), vinculada a Star Alliance. La creación de ese *hub* permitiría sumar nuevas conexiones intercontinentales con escaso tráfico local generado por el área de influencia del aeropuerto, pero que sí serían posibles con un potente tráfico en conexión. Para ello resultaba necesario captar pasajeros del entorno mediterráneo y del resto del país, tarea dificultada por la fuerte presencia de compañías de bajo coste que se han hecho con buena parte de los tráficos punto a punto. De hecho, la viabilidad del proyecto de Spanair estuvo siempre en entredicho, y las continuas recapitalizaciones con fondos públicos no pudieron impedir la quiebra de la compañía en enero de 2012, antes de que llegara a operar una sola ruta intercontinental de las que tenía previstas (Delgado,

2012). Sólo esa expansión habría podido aportar rentabilidad a la compañía, pues una estrategia operativa basada en rutas de corto y medio recorrido, en las que concurría con aerolíneas de bajo coste que presionaban a la baja las tarifas, nunca le habría permitido obtener suficientes ingresos para hacer frente a sus costes operativos<sup>16</sup>.

Por otro lado, la fuerte apuesta política y de una parte de la sociedad civil catalana por el *hub* lleva a pensar que se le otorgaba al mismo no sólo una función económica, sino también simbólica. El simbolismo no reside aquí, como en la mayoría de los ejemplos presentes en la literatura, en la proyección internacional asociada a la arquitectura del aeropuerto, puesto que en Barcelona abundan en ese tipo de elementos, ya que buena parte de la planificación urbana de los años ochenta y noventa se orientó a la construcción de una imagen icónica de la ciudad (Delgado, 2007; Borja, 2009). En este caso, el simbolismo debe relacionarse sobre todo con el proceso de construcción nacional dirigido desde determinadas élites políticas y económicas de Cataluña. Así, la ausencia de un *hub* en Barcelona se ha asociado al interés prioritario del Ministerio de Fomento por el aeropuerto de Madrid, de tal manera que la estructura de gestión centralizada de AENA favorecía su coordinación con Iberia para potenciar Barajas como *hub* en detrimento de otras opciones (Torrent, 2010). La fuerte inyección de capital público que recibió Iberia antes de su privatización y la enorme inversión realizada en la terminal 4 de Barajas, casi utilizada en exclusiva por ella y sus socios de la alianza Oneworld, serían para los defensores de este planteamiento argumentos de peso suficiente para respaldar su hipótesis. Por ello la conversión de El Prat en un *hub* se concebía como un «proyecto de país», como una prueba más del potencial que existía y permanecía latente como consecuencia de una gestión excesivamente centralista de los aeropuertos.

Como señalaron lúcidamente los diseñadores Claret Serrahima y Óscar Guayabero en 2007, cuando este debate alcanzó su momento álgido en el plano político y mediático: «Ahora, el gran tema de país es pedir la transferencia de la gestión de El Prat, es un acto de afirmación nacional. En realidad, los defensores de la T4 como único enlace internacional de primera categoría en el Estado hacen lo mismo pero en dirección contraria».

Aunque es evidente que Iberia ha privilegiado Madrid como centro de operaciones, conviene recordar que las estrategias basadas en un *hub* doble son excepcionales en Europa<sup>17</sup>, y que incluso ciudades como Manchester no han logrado desarrollar dicha estructura aunque dispongan de un amplio abanico de conexiones intercontinentales.

## CONCLUSIONES

La amplia difusión alcanzada por las transferencias de fondos públicos a las aerolíneas, tanto en España como en el resto de Europa, muestra que la liberalización del sector no ha significado ni mucho menos la desaparición del interés que mantienen en él las administraciones públicas. Si durante décadas las «compañías de bandera» constituyeron el resultado más palpable de la trascendencia que otorgaban los gobiernos al transporte aéreo, tras el cambio de régimen de acumulación capitalista lo que se observa es una modificación de las fórmulas de intervención pública.

El esquema de causalidad simple que vincula toda inversión en infraestructura de transporte con el crecimiento económico o la transformación de las estructuras territoriales es básico para entender por qué este tipo de actuaciones han sido bien acogidas políticamente. Dada la diversidad de los espacios en los que se detecta la existencia de ayudas, ese argumento básico se adapta a las especificidades de cada territorio. Hablemos de desenclave territorial, de posicionamiento turístico o de refuerzo de la condición de ciudad global, lo que se está haciendo es fiar al transporte aéreo una capacidad determinante en el cambio de una realidad socioeconómica previa.

Por otro lado, al haberse asumido sin apenas crítica la necesidad de adoptar principios de gestión pública basados en la idea de competitividad territorial, no es de extrañar que los Gobiernos locales y regionales encontraran en el fomento de las conexiones aéreas una herramienta para reforzar su atractivo respecto a otros espacios, lo que supuestamente facilitaría la captación de una parte de las inversiones de un capital global cada vez más móvil. Ello ha consolidado una suerte de competencia entre aeropuertos, réplica de la competencia entre territorios exis-

<sup>16</sup> A pesar de la apuesta por Spanair, fue la nueva estrategia de Vueling, facilitando los enlaces entre sus vuelos (lo que debe relacionarse con el retorno de Iberia a las operaciones intercontinentales en El Prat y la alimentación de las mismas), la principal responsable de la subida en tres puntos porcentuales de los pasajeros en conexión de Barcelona entre 2010 y 2011 (CCB, 2011).

<sup>17</sup> El caso de Lufthansa es el más conocido, si bien la operación combinada entre Fráncfort y Múnich tuvo su origen en los problemas de capacidad del primero. Tampoco conviene olvidar que el volumen de pasajeros en conexión de transporte la compañía alemana son muy superiores a los de Iberia, y que la estructura demográfica y económica del país genera mercados locales muy potentes en cuanto a la emisión de pasajeros intercontinentales.

tente, cuyo resultado más evidente ha sido el drenaje de fondos públicos hacia operadores privados. Drenaje que además no ha tenido una fuerte contestación social, especialmente en territorios en los que la oferta de transporte aéreo había sido históricamente mínima o inexistente, ya que resultaba muy sencillo identificar la implantación de vuelos regulares con una apuesta por el desarrollo de la región que generaría nuevos empleos.

En buena medida, el análisis aquí realizado, aunque no impugna totalmente el incentivo con fondos públicos del transporte aéreo, pues reconoce la existencia de contextos particulares en los que adquiere pertinencia, supone un cuestionamiento profundo de sus principios en buena parte de los casos estudiados. Muchos de los excesos cometidos son el resultado de la ausencia de estudios previos rigurosos en los que fundamentar las decisiones. Limitarse a habilitar concursos para la inserción de publicidad en aeronaves para obtener como contrapartida la explotación de algunas rutas no puede considerarse sino una mala práctica. Cuando las administraciones locales y regionales decidan poner en marcha una estrategia de incentivos deben elaborar una completa estrategia de *marketing* aeroportuario, que parta de un conocimiento detallado de la demanda potencial existente, y que también dé cabida a otras tareas propias del *marketing* aeroportuario, que implican una inversión muy inferior, pero cuya relevancia puede ser mayor que la propia ayuda económica (Graham, 2008a). Todo ello ayuda a determinar en qué rutas conviene concentrar los apoyos, para así tener algunas garantías de continuidad de las conexiones a medio plazo una vez desaparezca la ayudas.

Finalmente, también resulta necesario que las administraciones públicas den cabida en el proceso de toma de decisiones a aspectos que permiten trascender la mera relación causal entre transporte y desarrollo, para que así emerja la complejidad que constituye la característica fundamental de la realidad. En ese sentido, si se consideraran las repercusiones negativas en términos ambientales y energéticos asociadas a la consolidación de una cultura de la movilidad aérea (EEA, 2008), o se analizaran los costes sociales propios del modelo operativo de algunas compañías de bajo coste (Bamber y otros, 2009), terminarían emergiendo numerosas dudas sobre la idoneidad de las medidas de fomento del sector adoptadas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABRAHAMSON, M. (2004): *Global Cities*. Oxford University Press, Nueva York.
- AENA (AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA) (2006): *Aeropuerto de Zaragoza. Informe de resultados de encuestas (Zazir2006V0. Septiembre 2006)*. AENA, Madrid.
- (2011): *Cuenta de resultados 2010 y otros datos significativos*. AENA, Madrid.
- AGENCIA EFE (2010, 10 de junio): «El PSOE dice que Air Nostrum ganará 161 € por cada billete rebajado que venda». *Abc*, <[www.abc.es/20100610/local-melilla/psoe-dice-nostrum-ganara-201006101417.html](http://www.abc.es/20100610/local-melilla/psoe-dice-nostrum-ganara-201006101417.html)>.
- ALBERTS H. C., J. T. BOWEN y J. L. CIDELL (2009): «Missed opportunities: the restructuring of Berlin's airport system and the city's position in international airline networks». *Regional Studies*, vol. 43, núm. 5, pp. 739-758.
- AMEDEO, F. (2010, 11 de marzo): «Air France a porté plainte contre Ryanair». *Le Figaro*, <[www.lefigaro.fr/societes/2010/03/11/04015-20100311ARTFIG00389-air-france-veut-porter-plainte-contre-ryanair-.php](http://www.lefigaro.fr/societes/2010/03/11/04015-20100311ARTFIG00389-air-france-veut-porter-plainte-contre-ryanair-.php)>.
- BAMBER, G. J., J. HOFFER GITTELL, T. A. KOCHAN y A. VON NORDENFLYTCH (2009): «Contrasting Management and Employment-Relations Strategies in European Airlines». *Journal of Industrial Relations*, vol. 51, núm. 5, pp. 635-652.
- BANISTER, D., y J. BERECHMAN (2000): *Transport Investment and Economic Development*. UCL Press, Londres.
- BEAVERSTOCK, J. V., P. J. TAYLOR y R. G. SMITH (1999): «A roster of World Cities». *Cities*, vol. 16, núm. 6, pp. 446-458.
- BEL, G., y X. FAGEDA (2008): «Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters». *Journal of Economic Geography*, vol. 8, núm. 4, pp. 471-495.
- BENERÍA, L., y C. SARASÚA (2010, 28 de octubre): «¿A quién afecta el recorte del gasto?». *El País*, p. 33.
- BHC (BERKELEY HANOVER CONSULTING) (2000): *The Impacts of Future Aviation Growth in the UK*. Strategic Aviation Special Interest Group of the Local Government Association (SASIG), Londres.
- BORJA, J. (2009): *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. UOC, Barcelona.
- BRUECKNER, J. K. (2003): «Airline Traffic and Urban Economic Development». *Urban Studies*, vol. 40, núm. 8, pp. 1.455-1.469.
- BUITRAGO, M. (2010, 26 de octubre): «La compañía irlandesa pidió 4 millones para seguir operando». *La Verdad*, <[www.laverdad.es/murcia/v/20101026/region/compania-irlandesa-pidio-millones-20101026.html](http://www.laverdad.es/murcia/v/20101026/region/compania-irlandesa-pidio-millones-20101026.html)>.

- BUTTON, K., S. LALL, R. STOUGH y M. TRICE (1999): «High-technology employment and hub airports». *Journal of Air Transport Management*, núm. 5, pp. 53-59.
- CAMAGNI, R. (2002): «On the concept of territorial competitiveness: sound or misleading?». *Urban Studies*, vol. 39, núm. 13, pp. 2.395-2.411.
- CARBAJO, P. (2011, 17 de febrero de 2011): «Caballero dice que sin vuelos Vigo perderá industrias». *El País*, p. 4, Cuaderno Galicia.
- CARVALHO, P. (2011, 15 de febrero de 2011): «Galegos já são 12 por cento no Sá Carneiro». *Público* (Portugal), p. 26.
- CAVES, R. E., y G. D. GOSLING (1997): *Strategic Airport Planning*. Pergamon, Oxford.
- CCB (CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA) (2011): *Observatorio del tráfico aéreo de Barcelona*. Informe trimestral (junio 2011). Barcelona.
- CCI CARCASSONE (2008): *Enquête sur les passagers 2007. Aéroport de Carcassonne en Pays Cathare*. Carcassona.
- CCI DORDOGNE (2005): *Impact économique des flux de l'aéroport de Bergerac*. Périgueux.
- CCI PAU BÉARN (2006): *Londres-Pau par Ryanair. Impact économique pour le Béarn*. Pau.
- CDRA (COMITÈ DE DESENVOLUPAMENT DE RUTES AÈRIES DE BARCELONA) (2010a): *Barcelona Non Stop*. Barcelona.
- (2010b): *Pla Estratègic del CDRA 2010-2011*. Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona, Barcelona.
- CE (COMISIÓN EUROPEA) (1988): *El futuro del mundo rural*. Com (88) 501 final. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- Cinco Días (2004, 25 de octubre): «Air Nostrum recibió 9,9 millones de organismos públicos el año pasado». <[www.cincodias.com/articulo/portada/air-nostrum-recibio-99-millones-organismos-publicos-ano-pasado/20041025cdscdipor\\_7](http://www.cincodias.com/articulo/portada/air-nostrum-recibio-99-millones-organismos-publicos-ano-pasado/20041025cdscdipor_7)>.
- CNC (COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA) (2011): *III Informe anual sobre ayudas públicas en España*. Madrid.
- COUR DES COMPTES (2008): *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*. La Documentation Française, París.
- CUSHMAN & WAKEFIELD (2010): *European Cities Monitor 2010*. Cushman & Wakefield, Londres.
- DEBRIE, J., y B. STECK (2001): «L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest». *L'Espace Géographique*, vol. 30, núm. 1, pp. 26-36.
- DELGADO, C. (2010, 19 de noviembre): «Spanair: ¿aerolínea de bandera o pozo sin fondo para el dinero público?». *El País*, p. 6, Cuaderno Cataluña.
- (2012, 28 de enero): «Spanair cancela sus operaciones por sus enormes problemas financieros». *El País*, p. 20.
- DELGADO, M. (2007): *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del «modelo Barcelona»*. Los Libros de la Catarata, Madrid.
- DETR (DEPARTMENT FOR THE ENVIRONMENT TRANSPORT AND THE REGIONS) (2000): *The future of aviation. Consultation on air transport policy*. Londres.
- DOBRSZKES, F. (2006): «An analysis of European low-cost airlines and their networks». *Journal of Transport Geography*, vol. 14, núm. 4, pp. 249-264.
- (2007): «Une géographie des services publics aériens en Europe». *L'Espace Géographique*, núm. 4, pp. 320-336.
- DOCE (DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS) (2005): *Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales*. Diario núm. C312 de 09/12/2005, pp. 1-14, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- DOGANIS, R. (2001): *The airline business in the 21st century*. Routledge, Londres.
- DONZELLI, M. (2010): «The effect of low-cost air transportation on the local economy evidence from Southern Italy». *Journal of Air Transport Management*, vol. 16, núm. 3, pp. 121-126.
- DUPÉRON, O. (2000): *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*. L'Harmattan, París.
- ECHÉVARNE, R. (2008): «The Impact of Attracting Low Cost Carriers to Airports», en A. Graham, A. Papatheodorou y P. Forsyth (eds.): *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*. Ashgate, Londres, pp. 177-192..
- EEA (EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY) (2008): *Beyond transport policy: exploring and managing the external drivers of transport demand. Illustrative case studies from Europe*. EEA technical report núm. 12/2008). Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- ESCALONA, A. I., A. GÁMIR, E. LARRODÉ, J. SANAÚ y D. RAMOS (2008): *El aeropuerto de Zaragoza. Una visión espacial, económica y funcional*. Fundación Economía Aragonesa, Zaragoza (Colección Documentos de Trabajo, núm. 50).

- ESECA (SOCIEDAD DE ESTUDIOS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA) (2006): *Estudio sobre el impacto económico de las líneas aéreas internacionales en Granada*. Diputación de Granada/ Patronato Provincial de Turismo de Granada, Granada.
- FLYVBJERG, B., N. BRUZELIUS y W. ROTHENGATTER (2003): *Megaprojects and Risk. An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press, Cambridge.
- GÁMIR ORUETA, A., y D. RAMOS PÉREZ (2011): «Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro». *Ería*, núm. 84-85, pp. 75-100.
- GERIKE, R. (2007): «Ecological and Economical Impacts of Low Cost Airlines», en S. Gross y A. Schröder (eds.): *Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, Business Processes and Market Environment*. Erich Schmidt Verlag, Berlín, pp. 185-216.
- GRAHAM, A. (2008a): *Managing Airports: An International Perspective*. 3.<sup>a</sup> ed., Butterworth-Heinemann, Oxford.
- (2008b): «New Air Services: Tourism and Economic Development», en A. Graham, A. Papatheodorou y P. Forsyth (eds.): *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Londres, pp. 227-238.
- GROSS, S., y A. SCHRÖDER (2007): «Basic Business Model of European Low Cost Airlines. An Analysis of Typical Characteristics», en S. Gross y A. Schröder (eds.): *Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, Business Processes and Market Environment*. Erich Schmidt Verlag, Berlín, pp. 51-76.
- HALL, C. M. (2009): *El turismo como ciencia social de la movilidad*. Síntesis, Madrid.
- HARVEY, D. (1989): «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism». *Geografiska Annaler Series B*, vol. 71, núm. 1, pp. 3-17.
- (2007): *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal, Madrid, pp. 137-143.
- IEA (INTERNATIONAL ENERGY AGENCY) (2010): *World Energy Outlook*. Resumen ejecutivo en español, París.
- IGLESIAS, N. (2008, 30 de abril): «Barcelona recibe más del 60 % del turismo que aterriza en Girona». *El País*, p. 7, Cuaderno Cataluña.
- IRIBAS, J. M. (2010, 12 de julio): «Un camino errático». *El País*, p. 5, Cuaderno Comunidad Valenciana.
- IRWIN, M. D., y J. D. KASARDA (1991): «Air passenger linkages and employment growth in US metropolitan areas». *American Sociological Review*, vol. 56, pp. 524-537.
- IVY, R. L., T. J. FIK y J. MALECKIE (1995): «Changes in air service connectivity and employment». *Environment and Planning A*, vol. 27, pp. 165-179.
- JANELLE, D. (1968): «Central place development in a time-space framework». *Professional Geographer*, vol. 20, núm. 1, pp. 5-10.
- JOHNSON, V., y M. COTTINGHAM (2008): *Plane Truths: Do the economic arguments for aviation growth really fly?* New Economics Foundation, Londres.
- KNOWLES, R. D. (2006): «Transport shaping space: differential collapse in time-space». *Journal of Transport Geography*, vol. 14, núm. 6, pp. 407-425.
- LINNEKER, B. (1997): *Transport infrastructure and regional economic development in Europe: a review of theoretical and methodological approaches*. Research Papers in Town and Regional Planning, TRP 133, University of Sheffield, Sheffield.
- MADRID GLOBAL (2010): *Estrategia de posicionamiento internacional de Madrid Global 2008-2011*. Ayuntamiento de Madrid, Madrid.
- MANTECÓN, A. (2008): *La experiencia del turismo. Un estudio sociológico sobre el proceso turístico-residencial*. Icaria, Barcelona.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2009): *Estudio del impacto en las tarifas del transporte aéreo de las subvenciones para los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla*. Dirección General de Aviación Civil, Madrid.
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2006*. Secretaría General Técnica, Madrid.
- OFENER, J. M. (1993): «Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique». *L'Espace Géographique*, núm. 3, pp. 233-242.
- O'REILLY, K. (2007): «The rural idyll, residential tourism, and the spirit of lifestyle migration», en T. Selwyn y J. Scott (eds.): *Thinking through tourism. Proceedings of the Association of Social Anthropologists Annual Conference*. London Metropolitan University, Londres, <www.nomadit.co.uk/asa/asa07/panels.php5?PanelID=182>.
- ORTÍN, A. (2010, 2 de noviembre de 2010): «Lagun Air, un claro ejemplo de "capitalismo de Estado"». *Cinco Días*, <www.cincodias.com/articulo/empresas/lagun-air-claro-ejemplo-capitalismo-estado/20101102cdsciemp\_9/>.
- PANTAZIS, N., e I. LIEFNER (2006): «The impact of low-cost carriers on catchment areas of established international airports: The case of Hanover airport, Germany». *Journal of Transport Geography*, vol. 14, pp. 265-272.

- PEMB (PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA) (2010): *Barcelona Visió 2020*. Associació Pla Estratègic Metropolità de Barcelona, Barcelona.
- PERCOCO, M. (2010): «Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy». *Urban Studies*, vol. 47, núm. 11, pp. 2.427-2.443.
- PLASSARD, F. (1994): «Le transport à grande vitesse et le développement régional», en Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT): *Politiques régionales, réseaux de transport et communications (Table Ronde 94)*. Centre de Recherches Économiques, París, pp. 35-87.
- RAGURAMAN, K. (1997): «Airlines as instruments for nation building and national identity: case study of Malaysia and Singapore». *Journal of Transport Geography*, vol. 5, núm. 4, pp. 239-256.
- RAMOS PÉREZ, D., A. GÁMIR ORUETA y A. ESCALONA ORCAO (2013): «Ayudas públicas y oferta de servicios aéreos en los aeropuertos españoles (1996-2010)». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 61, pp. 25-46.
- RIST, G. (2002): *El desarrollo: historia de una creencia occidental*. Los Libros de la Catarata, Madrid.
- RODRIGUE, J.-P., C. COMTOIS y B. SLACK (2006): *The Geography of Transport Systems*. Routledge, Nueva York.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, E., e I. LÓPEZ HERNÁNDEZ (2010): *Fin de ciclo: financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*. Traficantes de Sueños, Madrid.
- SAMPSON, A. (1984): *Empires of the sky: the politics, contests and cartels of world airlines*. Hodder and Stoughton, Londres.
- SANZ ALDUÁN, A. (2010): «Transporte, economía, ecología y poder: la economía del transporte desde un enfoque ecointegrador». *Ekonomiaz. Revista Vasca de Economía*, núm. 73, pp. 148-177.
- SCOTT, A. J. (2002): *Global City-regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford University Press, Nueva York.
- SERRAHIMA, C., y O. GUAYABERO (2007, 5 de abril de 2007): «Aeropuertos de pensamiento único». *El País*, <[http://elpais.com/diario/2007/04/05/catalunya/1175735243\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2007/04/05/catalunya/1175735243_850215.html)>.
- SEWILL, B. (2009): *Airport jobs: false hopes, cruel hoax*. Aviation Environment Federation, Londres.
- SPILL, C. (1973): «Le transport aérien et la région». *Annales de Géographie*, vol. 82, núm. 451, pp. 316-330.
- SPILL, J.-M. (1977): «Réflexions sur l'évolution des transports aériens intérieurs en France». *L'Information Géographique*, vol. 41, núm. 5, pp. 225-236.
- STANILAND, M. (2003): *Government Birds: Air Transport and the State in Western Europe*. Rowman & Littlefield Publishers, Lanham.
- T&E (2006): *Clearing the Air. The Myth and Reality of Aviation and Climate Change*. T&E 06/2, European Federation for Transport and Environment-Climate Action Network Europe, Bruselas.
- TAYLOR, P. J. (2004): «Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks». *Urban Studies*, vol. 42, núm. 9, pp. 1.593-1.608.
- TORRENT, Q. (2010, 25 de septiembre): «Aena i Iberia o la història d'afavorir Barajas i perjudicar Barcelona». *El Punt Avui*, p. 20.
- VERA REBOLLO, J. F., y J. A. IVARS BAI DAL (2009): «Spread of Low-Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain». *Regional Studies*, vol. 43, núm. 4, pp. 559-570.
- WHITELEGG, J., y H. CAMBRIDGE (2004): *Aviation and Sustainability*. Stockholm Environment Institute, York.
- y N. WILLIAMS (2000): *The Plane Truth: Aviation and the Environment*. The Ashden Trust, Londres.
- WILLIAMS, A., y V. BALÁZ (2009): «Low-Cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities». *Regional Studies*, vol. 43, núm. 5, pp. 677-691.
- WILLIAMS, G., y R. PAGLIARI (2004): «A comparative analysis of the application and use of public service obligations in air transport within the EU». *Transport Policy*, vol. 11, núm. 1, pp. 55-66.
- ZAFRA, I. (2010, 12 de julio): «Valencia, un destino turístico sin rumbo». *El País*, pp. 4-5, Cuaderno Comunidad Valenciana.