



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN TURISMO

AYUDAS PÚBLICAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS – EL CASO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE

Trabajo Fin de Grado presentado por Sven Doerre, siendo el tutor del mismo el profesor Carlos Sanz Domínguez.

Vº. Bº. del Tutor:

Alumno/a:

Carlos Sanz Domínguez

Sven Doerre

Sevilla. Mayo de 2014



**GRADO EN TURISMO
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS**

**TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO [2013-2014]**

**TÍTULO:
AYUDAS PÚBLICAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS - EL CASO DE LAS
COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE**

**AUTOR:
SVEN DOERRE**

**TUTOR:
DR. D. CARLOS SANZ DOMÍNGUEZ**

**DEPARTAMENTO:
DERECHO ADMINISTRATIVO**

**ÁREA DE CONOCIMIENTO:
DERECHO ADMINISTRATIVO**

RESUMEN:

En el siguiente trabajo se describen las características básicas de la aviación comercial y el proceso de la liberalización del sector aéreo. Se hace hincapié en las compañías aéreas de bajo coste en el mercado de transporte aéreo europeo y español, analizando el contexto del marco jurídico de las ayudas públicas concedidas a las mismas. Finalmente, se evalúa la correlación entre el volumen total de las ayudas concedidas y el número de pasajeros, analizando la relación entre la cuantía de las ayudas al sector aéreo y el volumen total de las ayudas en España.

PALABRAS CLAVE:

Compañías aéreas de bajo coste; Liberalización del sector aéreo; Directrices de 2014; Volumen de ayudas públicas a las aerolíneas; Ryanair

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS, METODOLOGÍA, JUSTIFICACIÓN Y REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA	1
1.1. Introducción	1
1.2. Objetivos.....	1
1.3. Metodología	2
1.4. Justificación de la relevancia del tema elegido.....	2
1.5. Revisión Bibliográfica	3
 CAPÍTULO 2 INTRODUCCIÓN GENERAL A LA AVIACIÓN COMERCIAL	 5
2.1. Origen y evolución de la aviación comercial.....	5
2.2. Situación actual de la aviación comercial	6
2.3. Las compañías aéreas de bajo coste	8
 CAPÍTULO 3 EL PROCESO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO	 11
3.1. EE.UU. como precursora de la liberalización del transporte aéreo	11
3.2. El proceso de la liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea	11
3.2.1. La liberalización del sector aéreo en España.....	13
 CAPÍTULO 4 CONSIDERACIONES SOBRE EL MARCO JURÍDICO DE LAS AYUDAS PÚBLICAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE	 15
4.1. Conceptos básicos.....	15
4.2. El marco jurídico europeo de las ayudas públicas - TFUE	15
4.3. Aplicación al sector del transporte aéreo europeo.....	17
4.4. Directrices predecesoras y el precedente de Ryanair/Charleroi	17
4.5. Directrices de 2014: Revisión y sustitución de las Directrices vigentes	21
4.6. Nuevos retos para aeropuertos y sus compañías aéreas.....	22
 CAPÍTULO 5 LAS AYUDAS PÚBLICAS A COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE: EL CASO DE ESPAÑA	 25
5.1. Introducción	25
5.2. Ayudas públicas en el sector aéreo.....	26
5.3. Correlación entre el volumen total de las ayudas concedidas y el número de pasajeros	30
5.4. El caso Ryanair	31
5.5. Incidencia del modelo Ryanair – Ejemplo del aeropuerto Girona	32

CAPÍTULO 6 CONCLUSIONES E INDICACIONES	35
6.1. Conclusiones	35
6.2. Indicaciones para futuros trabajos.....	36
BIBLIOGRAFÍA	38
ANEXOS	42

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS		
Tabla 2.1.	<i>Transporte aéreo - pasajeros transportados en el mundo</i>	pág. 6
Tabla 2.2.	<i>Las 30 Compañías Aéreas más grandes en el mundo</i>	pág. 6-7
Figura 2.2.	<i>Porcentaje de las salidas de vuelos intracomunitarios en 2012</i>	pág. 7
Tabla 2.3.	<i>Las Compañías Aéreas con mayor número de pasajeros en 2012 en Europa</i>	pág. 8
Tabla 2.4.	<i>Número de pasajeros de las compañías aéreas en Europa en 2012</i>	pág. 10
Figura 4.1.	<i>Los aeropuertos en Europa</i>	pág. 23
Tabla 4.1.	<i>Cantidad estimada de ayudas de funcionamiento en los aeropuertos de la UE para un horizonte temporal de 10 años en millones de euros</i>	pág. 24
Tabla 5.1.	<i>Fondos Públicos recibidos por las compañías aéreas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos autonómicos referidos a cada año (2007-2011)</i>	pág. 26
Figura 5.1.	<i>Orden de magnitud relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autonómicos. Período 2007-2011</i>	pág. 27
Figura 5.2.	<i>Ranking de aerolíneas por número de pasajeros en 2013</i>	pág. 27
Tabla 5.2.	<i>Secuencia temporal de las Ayudas por categoría en España 2006-2011</i>	pág. 28
Tabla 5.3	<i>Ayudas regulares en España 2011</i>	pág. 28
Tabla 5.4.	<i>Volumen total de ayudas en la UE y de sus Estados Miembros 2011</i>	pág. 29
Tabla 5.5.	<i>Evolución del número de pasajeros en España</i>	pág. 30
Tabla 5.6.	<i>Ayudas públicas recibidas por las compañías aéreas en España en euros</i>	pág. 31
Figura 5.3.	<i>Pasajeros internacionales llegado a España con CBC</i>	pág. 31
Tabla 5.7.	<i>Número de pasajeros del aeropuerto de Girona</i>	pág. 33
Anexo 1	<i>Fondos públicos recibidos por las compañías aéreas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos autonómicos referidos a cada aeropuerto (2007-2011)</i>	pág. 42-43
Anexo 2	<i>Aeropuertos de la UE: Tamaño y número de pasajeros</i>	pág. 43
Anexo 3	<i>Evolución de del mercado aéreo europeo – 1992 – 2012</i>	pág. 44

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS, METODOLOGÍA, JUSTIFICACIÓN & REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

1.1. INTRODUCCIÓN

La aviación comercial está experimentando un cambio evolutivo hacia nuevos modelos de negocios, dominado hoy en día por las empresas cuyos costes son más reducidos, tanto en precios como en sus costes de producción. Hoy en día no resulta nada extraño el hecho de volar un fin de semana a Italia o Suecia, o a cualquier otro país de la Unión Europea. Gracias a las compañías aéreas de bajo coste, la mayoría de las personas son capaces de escaparse a varios destinos en Europa. Casi todos somos usuarios de las compañías aéreas de bajo coste, y éstas nos influyen bastante en nuestra vida cotidiana. Resulta interesante analizar con más detalle el sector aéreo europeo y los eslabones que tienen los agentes principales con los Estados de la Unión Europea. Merece la pena realizar un análisis en profundidad sobre el auge de las compañías aéreas de bajo coste.

La UE y sus Estados Miembros marcan el régimen jurídico dentro del cual las compañías aéreas se mueven y actúan. En el caso concreto de las compañías aéreas de bajo coste, existe una relación con cada país de la UE, no siendo uniforme, por la adjudicación de ayudas públicas que se conceden en diversos casos, a las mismas. Estas ayudas, son objeto de un debate polémico, porque se trata del uso de fondos públicos del Estado. Por lo tanto no existe consenso sobre el beneficio que se da o que no se da a los países que otorgan ese dinero a las compañías aéreas de bajo coste.

1.2. OBJETIVOS

El objetivo general del presente trabajo es conocer y valorar la situación actual del sector aéreo en relación con las ayudas públicas concedidas a las compañías aéreas de bajo coste en Europa, especialmente en España. Por lo demás se analizará el concepto de compañías aéreas de bajo coste, su nacimiento a nivel mundial, las características de este mercado en Europa y el grado real de competencia que presenta el sector del transporte aéreo tras la aparición de las compañías de bajo coste en España.

Por otra parte, se estudiará las directrices correspondientes y el marco jurídico que regula la adjudicación de tales ayudas, con especial atención a las nuevas Directrices de 2014. Con esa información se podrán evaluar los posibles beneficios que podrán resultar de los fondos invertidos y sus incidencias positivas y negativas. Los objetivos específicos serán los siguientes:

1. La evolución del sector aéreo en los últimos años.
2. Conocer el reparto del mercado de las compañías aéreas.
3. Reflejar el marco jurídico de las ayudas públicas al sector aéreo en Europa.
4. Señalar el volumen total de las ayudas públicas a las aerolíneas en España.
5. Comparar el total del volumen de las ayudas al transporte en España con otros.
6. Investigar la correlación entre las ayudas y el volumen de pasajeros.
7. Mostrar el volumen total de las ayudas públicas en España.

8. Análisis de un caso real – El aeropuerto de Girona: Incidencias de las ayudas públicas.

1.3. METODOLOGÍA

De acuerdo con los objetivos mencionados anteriormente, el presente trabajo se ha estructurado en seis capítulos.

En el segundo capítulo se efectúa a una aproximación al tema de la aviación comercial.

En el tercer capítulo se lleva a cabo un resumen sobre la liberalización del transporte aéreo y sus directivas más importantes.

El cuarto capítulo estudia el marco jurídico de las ayudas públicas en la Unión Europea, para aplicarlo después al sector de transporte aéreo europeo.

En el capítulo cinco se hace hincapié a la situación de España relativa al volumen de ayudas públicas concedidas a las compañías aéreas de bajo coste con el fin de obtener algunas conclusiones sobre la correlación e incidencia que tengan las ayudas en cuanto al número de pasajeros. Después de haber recopilado datos de todas las cantidades que se han otorgado al sector aéreo en España, se comparan con otros países europeos para tener una referencia.

Con el capítulo sexto se concluye el presente trabajo, presentando sus principales consideraciones finales. Toda la información y datos que se han expuesto a lo largo de este trabajo, y los Anexos del mismo, han permitido la obtención de los principales resultados y conclusiones que se resumen en el último capítulo, junto con indicaciones para futuros trabajos

Para todo ello, se realizó un rastreo por la web y se ha tomado como apoyo diversas obras sobre el tema de las ayudas públicas al transporte público y sobre la aviación comercial en Europa en general. Una vez tenido una vista panorámica del ámbito espacial del estudio, se comenzó analizar y estudiar las obras de Juan Antonio Pérez Rivarés y de Sonia Rodríguez Campos González, a partir de las cuales, se ha conseguido la información necesaria para extraer los resultados y conclusiones que alcanzan los objetivos planteados a comienzos del mismo. Tras la recopilación de la información, se logra el material base sobre el que se ha trabajado.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA RELEVANCIA DEL TEMA ELEGIDO

El transporte por vía aérea ha cambiado la vida cotidiana de las personas que habitan en Europa. La evolución del sector en los últimos años es espectacular y ha afectado a todo y a todos. Dicha evolución también tiene un impacto en el turismo, una de las principales palancas dinamizadoras de nuestro crecimiento y desarrollo socioeconómico.

A modo de ejemplo, con el surgimiento de las compañías aéreas de bajo coste se ha producido en algunos casos una dislocación de los puntos de entrada a España, a través de los aeropuertos regionales, lo que llevaba en algunos casos a nuevas industrias o a la revitalización de industrias ya existentes, como el sector turístico. Es decir, el desarrollo del sector aéreo tiene unas consecuencias trascendentales para el turismo y para el desarrollo de las regiones. Concretamente, si se habla de una evolución del sector, se refiere, ante todo, a las compañías aéreas de bajo coste, que muestran un ascenso imparable en el mercado europeo. No solo por eso, sino también por el polémico tema de las subvenciones a las aerolíneas de bajo coste y el nexo de

las mismas con el éxito de estas compañías, resulta muy interesante analizar la evolución del sector, el éxito que han tenido y aun están teniendo las compañías aéreas de bajo coste y el rol que ocupan los Estados Miembros de la UE en dicha historia con las ayudas financieras que les otorgan.

1.5. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Para la elaboración del trabajo ha sido necesaria la ayuda de diversas fuentes. Para introducir y abarcar el tema de la aviación, se necesitaba en un primer momento de información general sobre la evolución del sector, los acontecimientos más importantes a lo largo de la historia y datos sobre la situación actual, obtenidos de distintas obras, entre las que se debe destacar las siguientes: *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea* de Juan Antonio Pérez Rivarés y *La liberalización del transporte aéreo: alcance y régimen jurídico* de Sonia Rodríguez Campos González.

Para el análisis y valoración de la normativa del sector aéreo europeo se requirieron en primer lugar fuentes indirectas, a través de la legislación reguladora en esta materia, concretamente los Reglamentos, las Directrices y los Convenios o Tratados internacionales adoptados por la Unión Europea.

También se utilizó otra clase de fuentes, estas son los documentos publicados por internet, revistas, periódicos y/o informes. Además se han usado datos estadísticos, que dan como resultado un análisis del sector aéreo europeo actual.

CAPÍTULO 2

INTRODUCCIÓN GENERAL A LA AVIACIÓN COMERCIAL

2.1. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

Según Sonia Rodríguez-Campos González, el transporte aéreo se ha convertido en un elemento imprescindible para la sociedad contemporánea suponiendo uno de los más destacados logros en lo relativo a las comunicaciones¹. Sin duda se podría decir que la evolución del sector aéreo es una de las maravillas del ser humano que, además, tiene un impacto significativo en nuestro mundo, cada vez más globalizado. La inauguración del primer servicio aéreo regular en 1919 entre Londres y París fue el comienzo de una trayectoria de éxito. Hoy en día, parece que no podemos vivir sin volar.

Desde el primer intento en el año 1709 de Bartolomeu Lourenco de Gusmão que dejó subir un globo con aire caliente en el palacio del Rey de Portugal² a la aviación que conocemos hoy en día en todo el mundo, se ha producido un enorme avance. Aunque han pasado más de 300 años desde sus primeros intentos, no se puede olvidar como se considera volar como algo elemental y lógico en el Siglo XXI, tal y como si fuera nada más que un desplazamiento de un sitio a otro, conectando un mundo globalizado, superando fronteras y océanos. A ello se suma que en determinados casos se realiza un vuelo a un precio más económico que el tren, el barco o el coche.

El despegue de la aviación comercial en Europa empezó en el año 1919 con la creación de KLM en los Países Bajos. A partir de ahí, la aviación comercial estaba evolucionando a un ritmo muy rápido y fuerte, sobre todo, influenciada por los desarrollos militares en este ámbito del conocimiento. Posteriormente, se constituyen otras compañías aéreas en el mundo: en la década de los 20 se crearon empresas importantes como Delta Airlines y Pan Am, dos empresas estadounidenses; Quantas, una compañía aérea de Australia; Mexicana de Aviación en México, y Lufthansa en Alemania. En España se constituyó en el año 1927 la compañía aérea Iberia que sigue operando hasta los días de hoy³.

La Segunda Guerra Mundial empujó nuevamente el desarrollo de nuevas tecnologías y nuevos tipos de aviones de carácter militar, con lo cual, el periodo de la postguerra se caracterizó por la tecnología de turbinas y su implantación en la aviación comercial, que redujo el tiempo del vuelo a la mitad.

En la década de los 70, un gran número de personas tuvieron la posibilidad de volar, gracias a una reducción de precios. El medio de transporte por aire ya no era solo un privilegio de personas con recursos económicos, ahora también la clase media podría permitirse un viaje en avión⁴.

A raíz de la incorporación de las turbinas y la creación de aviones de gran tamaño, se creaban compañías aéreas en todo el mundo, se establecían alianzas entre las mismas y se ofrecían vuelos cada vez más a precios asequibles a un mayor número de personas, es decir, el auge del sector aéreo estaba en marcha, y lo está en

¹ Campos González, S.R.: *La liberalización del transporte aéreo: alcance y régimen jurídico*, 2005, pág. 11

² Deutscher Hochschulverband / Federación de las Universidades Alemanas: *Glanzlichter der Wissenschaft*, 2010, pág. 110

³ Grant, R.G.: *Fliegen - Die Geschichte der Luftfahrt*, 2003

⁴ Millbrooke, A.: *Aviation History*, 2006

nuestros días. Esto es evidente al considerar los datos del Banco Mundial, comparando el número de pasajes transportados en el año 1970 con los del año 2013:

Pasajeros transportados 1970	1.793.624.152
Pasajeros transportados 2013	19.122.238.967

Tabla 2.1. Transporte aéreo - pasajeros transportados en el mundo

Fuente: Elaboración propia según datos de Banco Mundial, 2012

2.2. SITUACIÓN ACTUAL DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

Las compañías aéreas más importantes y grandes en Europa, según los datos que publicó el “Centro Aeronáutico Alemán” en Diciembre 2013, son las siguientes (en orden de kilómetros por pasajeros): Lufthansa, Air France, British Airways, Ryanair, KLM, Turkish Airlines, Easyjet, Iberia y Air Berlín.

Compañía	País	Kilómetros por pasajero en mil millones	Número de pasajeros en millones	Cambio respecto al año pasado (%)
Delta Air Lines	EE.UU.	310	165	0,4
United Airlines	EE.UU.	288	94	-2,9
American Airlines	EE.UU.	203	86	0,3
Emirates Airline	Emirato Árabes	188	39	15,9
Southwest Airline	EE.UU.	165	134	-0,9
Lufthansa	Alemania	149	75	2,4
Air France	Francia	135	51	1,2
British Airways	Reino Unido	126	38	9,7
China Eastern Airlines	China	109	73	6,3
China Southern Airlines	China	107	65	1,2
US Airways	EE.UU.	100	54	2,5
Ryanair	Irlanda	100	79	4,6
Air China	China	95	49	1,3
Cathay Pacific	China	94	21	3,9
Singapore Airlines	Singapur	93	18	6,1
Air Canada	Canadá	89	35	2,9
KLM	Países Bajos	86	26	1,7
Qantas	Australia	75	23	-1
Turkish Airlines	Turquía	74	39	19,6
Qatar Airways	Qatar	73	18	13,6
Korean Air	Corea del Sur	68	25	5,6
Easyjet	Reino Unido	65	58	7,2
All Nippon Airways	Japón	62	45	-0,7
Thai Airways Intern.	Tailandia	60	21	12,1
TAM	Brasil	59	38	2,5

JetBlue Airways	EE.UU.	54	29	9,8
Aeroflot Russian Airline	Rusia	50	18	24,6
Iberia	España	49	15	-14,7
Air Berlin	Alemania	48	33	-5,5
Ethihad Airways	Emirato Árabes	48	10	22,6

Tabla 2.2. Las 30 Compañías Aéreas más grandes en el mundo en 2012

Fuente: German Aerospace Center, 2013

Dentro de las líneas aéreas más grandes en el ámbito europeo aparecen tres compañías aéreas de bajo coste (a continuación **CBC**) Ryanair, Easyjet y Air Berlín, lo que indica la importancia que tienen sobre el mercado europeo. La cuota de mercado en Europa de éstas compañías asciende en 2012 a un 24 por ciento del total del tráfico aéreo en Europa (véase *Figura 2.2.*), respecto a un 76 por ciento de cuota de mercado de las compañías aéreas tradicionales.

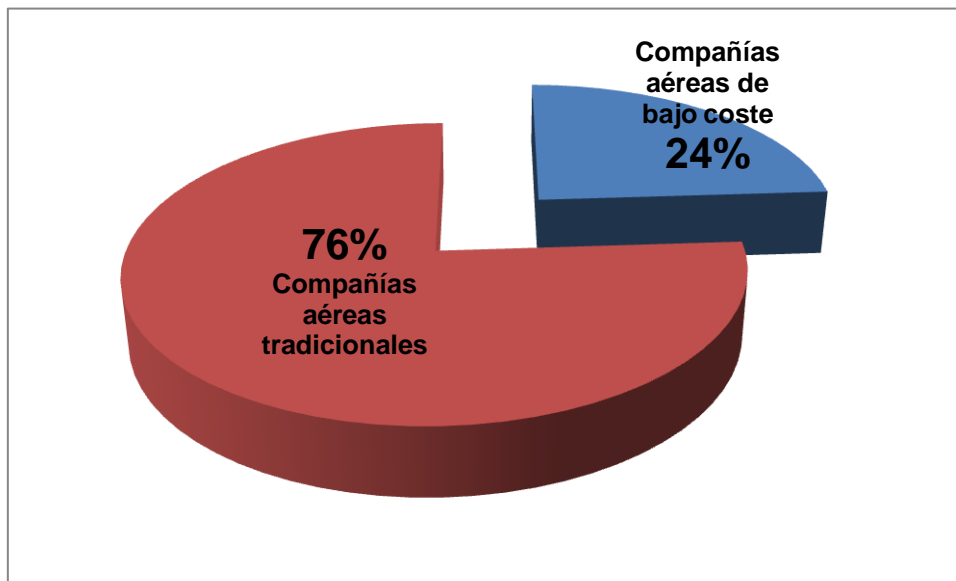


Figura 2.2. Porcentaje de las salidas de vuelos intracomunitarios en 2012

Fuente: Elaboración propia según datos de German Aerospace Center, 2013

En cuanto al número de pasajeros en 2012, se puede ver que Ryanair es líder en Europa con alrededor de 79 millones de pasajeros, seguida de cerca por Lufthansa con 75 millones de pasajeros. Easyjet ocupa el tercer lugar de las aerolíneas en Europa con unos 58 millones de pasajeros.

Compañía	Número de pasajeros en millones
Ryanair	79
Lufthansa	75
Easyjet	58
Air France	51
Turkish Airlines	39
Air Berlin	33
KLM	26
Iberia	15

Tabla 2.3. Las Compañías Aéreas con mayor número de pasajeros en 2012 en Europa
Fuente: German Aerospace Center, 2013

Gracias a esta información, se puede afirmar que el concepto “Low Cost” cobra suma importancia en el sector aéreo, sobre todo para aerolíneas tradicionales debido a que les garantiza la rentabilidad futura de su negocio. Un ejemplo muy claro sería el caso de Iberia Express, que apareció como reacción de la compañía Iberia al auge del negocio de vuelos a bajo coste. De esa manera las aerolíneas tradicionales intentan de posicionarse para competir con las CBC.

En general, está claro que el negocio de las citadas empresas juega un papel muy importante en el mercado de tráfico aéreo europeo. Este mercado europeo se encuentra en un desarrollo y cambio continuo, debido a factores económicos, sociales y/o legales, y no deja de ser un sector vulnerable por diversas circunstancias incontrolables.

En el siguiente apartado se va estudiar el origen del concepto de bajo coste.

2.3. LAS COMPAÑÍAS ARÉAS DE BAJO COSTE

El tráfico aérea ha presentado en las últimas décadas un crecimiento continuo debido, fundamentalmente, a la creación de nuevas líneas aéreas hasta los atentados del 11 de Septiembre 2001. Además de nuevas compañías, se crearon nuevas rutas y nuevas alianzas. **(véase Anexo 3)**

Después del 11 de Septiembre, su evolución fue en dirección opuesta: bajaba la demanda e incluso las líneas aéreas más relevantes tenían que reducir costes para mantener la competitividad. Resulta interesante que el sector de bajo coste no se vio afectado por la crisis, sino al contrario, seguía creciendo a escala mundial gracias a un

riguroso sistema de gestión y a un modelo comercial diferente al de las compañías tradicionales.

Tal y como se entiende el concepto de las compañías aéreas de bajo coste, éste surgió en EE.UU. a principios de los años 70. La compañía Southwest Airlines puso en marcha en 1971 sus primeros vuelos, y hoy en día es conocida como pionera del modelo de bajo coste. La idea era prestar un servicio sin extras (*no frills*)⁵ a un precio económico imbatible. Se intentaba reducir los costes a un mínimo, teniendo así una ventaja competitiva en los precios. Consiguió el objetivo con una ocupación máxima de los aviones reduciendo los servicios al máximo, lo que condujo inevitablemente una reducción de los recursos humanos necesarios.

En el contexto de la aparición de las CBC juega un papel importante el desarrollo de las nuevas tecnologías, en particular la reserva y la distribución por internet. A través de la cual se ahorra no solo tiempo, sino que se gana agilidad en los sistemas de reservas a un tiempo real sin incurrir en grandes costes de personal. Es decir, se puede influenciar y dirigir la demanda a través de establecer tarifas en tiempo real, ofreciéndoles a los diferentes clientes precios distintos, adaptando el precio de venta a la demanda realmente existente en cada momento (Yield Management⁶).

A esto hay que añadir la importancia de los procesos de la desregulación⁷ del mercado de la aviación mundial, que tiene sus inicios a finales de los setenta en los EE.UU. Esto ayudaba al modelo de las líneas de bajo coste en la medida en que a finales de los años 80 se empezó a aplicar el modelo en Europa.

Trascendental para la evolución en Europa es la fundación de la línea aérea irlandesa de bajo coste Ryanair en el año 1985. Desde principios de los años 90 surgieron más operadores en el sector de las compañías aéreas de bajo coste y no han parado de crecer y aumentar su cuota de mercado.

Existen varias líneas aéreas de bajo coste que operan en Europa, en total más de 30 diferentes aerolíneas. No resulta fácil de mantener una visión global, debido a al dinamismo que presenta el sector aéreo europeo. A menudo aparece y desaparece una nueva aerolínea de bajo coste, se crean alianzas entre compañías existentes y/o se realizan adquisiciones de compañías aéreas por aerolíneas más grandes. Las principales líneas de bajo coste en Europa son las mencionadas anteriormente: Ryanair, Easyjet y Air Berlin. Como se ha indicado anteriormente, Ryanair lidera el sector europeo contando con unos 300 aviones y unos 79 millones de pasajeros en 2012. Easyjet, segunda CBC más grande, dispone una flota de 236 aviones y alrededor de 58 millones pasajeros en 2012. La tercera CBC más grande en cuanto al número de pasajeros es la aerolínea alemana Air Berlin con aproximadamente 33 millones de pasajeros y 120 aviones.

Analizando con más detalle el número de pasajeros transportados por las CBC, se puede ver que, aparte de Ryanair, Easyjet y Air Berlin, existen otras aerolíneas de bajo coste en Europa, como Norwegian Airlines, Vueling, Wizz, Germanwings, Flybe, Monarch and Jet2 que cuentan con números de pasajeros considerables.

Sin embargo, es destacable que en cuanto al número de pasajeros las tres primeras CBC (Figura 2.3.) sumaron alrededor de 170 millones de pasajeros en 2012, mientras las demás llegaron a 12 millones pasajeros.

⁵ Simon, Clausen & Tacke: *Léxico de la economía*: No frills es un concepto de la economía que describe la prestación de un servicio sin extras, 2012

⁶ Conrady, R.: *Léxico de la economía* : Definición Yield Management, 2013

⁷ El tema de la desregulación se va a tratar con más profundidad en el capítulo 3 “El proceso de la liberalización del transporte aéreo”

Compañía	Número de pasajeros en millones (2012)
Ryanair	79
Easyjet	58
Air Berlin	33
Norwegian Airlines	17.7
Vueling	14.8
Wizz	12
flybe	7.6
Monarch	6.3
Jet2	4.8

Tabla 2.4. Número de pasajeros de las compañías aéreas en Europa en 2012

Fuente: Elaboración propia según datos del German Aerospace Center (2013) & McCarthy, N. (2013)

Según el Instituto de Estudios Turísticos (2012)⁸, la situación de las CBC en España es diferente. En cuanto a la cuota de mercado, éstas compañías tienen un peso mayor que en el ámbito europeo: De los 63,1 millones pasajeros internacionales que llegaron 2012 a aeropuertos españoles, 36,9 millones fueron efectuados por las compañías citadas, un 58%, del cual, el 56,8% fue realizado por tres aerolíneas: Ryanair, Easyjet y Air Berlin. Esto subraya por un lado, la importancia de las CBC para España y, por otro lado, la importancia, el poder y el peso que tienen éstas compañías en Europa.

⁸ Instituto de Turismo de España: *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste*, 2012, pág. 14-17

CAPÍTULO 3

EL PROCESO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

3.1. E.E.U.U. COMO PRECURSORA DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Siguiendo a Campos González, se puede afirmar que “la regulación del transporte aéreo es, en efecto, heredera de los períodos inmediatamente posteriores a las dos Guerras Mundiales, marcadas por el Convenio de París 1919 y el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en 1944”⁹.

Por lo demás, Campos González acentúa en su obra que los documentos señalados se basaban en el reconocimiento del principio de soberanía estatal plena y exclusiva sobre el espacio aéreo.

Entre los años 1940 y 1960 la mayoría de los Estados intentó controlar el sector del transporte aéreo en su territorio de soberanía, ejerciendo su influencia a través de subvenciones, ayudas y marcos jurídicos dirigidos a las compañías aéreas nacionales. En general, fue un sistema que iba a poner barreras de entrada al sector para empresas extranjeras, poniendo de manifiesto el desarrollo de la compañía aérea nacional.

La creciente globalización y “la exigencia de la apertura del sector aéreo a la iniciativa privada”¹⁰, determinaron en la segunda mitad de los años setenta una nueva vista hacia más competitividad y a una visión de *open skies*¹¹.

El proceso de la liberalización fue impulsado por los EE.UU. y se inició con la *Airline Deregulation Act* del año 1978, en el cual se aprobaron normas que eliminaron las restricciones¹² en el sector de transporte aéreo.

3.2. EL PROCESO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA UNIÓN EUROPEA

El proceso de la liberalización del sector aéreo en la Unión Europea lo podemos clasificar en tres etapas o en tres paquetes de medidas, en los cuales se establecieron normas de naturaleza anticompetitiva¹³.

Siguiendo a los autores Martín & Martín, mencionados anteriormente, la apertura central del mercado aéreo europeo se llevó a cabo entre los años 1987 y 1992, a través de medidas y reglamentos emanados por la Unión Europea, eliminando entre 1993 y 1997 todas las restricciones interiores existentes.

El primer paquete de medidas se desarrolló entre 1987 y 1990, con el objetivo de iniciar la flexibilización sobre tarifas y la distribución de la capacidad de pasajeros.

⁹ Campos González, S.R., *op. cit.*, 2005, pág. 24

¹⁰ *Ibid.*, pág. 8

¹¹ Martín Urbano, P & Martín Urbano, V.: *Cielos abiertos Unión Europea - Estados Unidos: Una nueva era en la aviación mundial*, 2010. Terminología anglosajona de cielos abiertos, pág. 45

¹² *Ibid.*, pág. 46

¹³ Campos González, S.R., *op. cit.*, 2005

Además, tenía la finalidad de establecer las reglas de competencias para las compañías aéreas. Entre las directivas más importantes del primer bloque destacan la Directiva 87/601/CEE¹⁴ sobre las tarifas para el transporte aéreo, que fue aprobado por el Consejo el 14 de Diciembre 1987 y la Directiva 87/602/CEE¹⁵, aprobado en el mismo año 1987, respecto al reparto de la capacidad de pasajeros entre las distintas empresas de los Estado Miembros, y la entrada a rutas aéreas entre Estados Miembros. Estas normas constituyeron el comienzo de la liberalización¹⁶.

El segundo paquete de medidas puede colocarse entre los años 1990 hasta finales de 1992, ampliando la flexibilidad en el proceso de fijar las tarifas mediante un triple sistema para la aprobación de las tarifas (Reglamento (CEE) 2342/90)¹⁷. Por otra parte, se capacitó a las compañías aéreas europeas con el Reglamento (CEE) 2343/90¹⁸, no solo el acceso a rutas aéreas entre Estados Miembros (Directiva 87/602/CEE), sino el derecho de transportar un número ilimitado de pasajeros y de mercancías de su país natal a otros países comunitarios.

Finalmente, entre 1993 y 1997 se eliminaron todas las limitaciones que ponían obstáculos a un mercado libre, lo que podemos clasificar como el tercer paquete de medidas. Se “establece la apertura completa del cielo europeo”¹⁹. No se trató de elaborar un nuevo estatuto jurídico, sino de desarrollar los aspectos técnicos de las prácticas descritas, partiendo como referencia principalmente de tres reglamentos que se aprobaron en el año 1992.

- El reglamento 2407/1992²⁰, que recogía los criterios necesarios sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, estableciendo las medidas de control y de sanciones aplicables a las empresas dentro del sector de transporte aéreo²¹.
- El reglamento 2408/1992²², relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, que regula el acceso a las rutas aéreas intracomunitarios y supone la liberalización total de los servicios aéreos prestados dentro de la Unión.
- Por último, el reglamento 2409/1992²³, sobre las tarifas y fletes de los servicios aéreos, que les da la posibilidad y la libertad a los transportistas aéreos de fijar los precios y tarifas por los servicios que presten. Este reglamento sustituye al reglamento 2342/90, mencionado en el segundo paquete de medidas. Esta evolución le ha permitido crecer al sector y ha llevado a una transformación del mismo.

¹⁴ Directiva 87/601/CEE del Consejo de 14 de diciembre de 1987 *sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados Miembros*, 1987

¹⁵ 87/602/CEE: Decisión del Consejo de 14 de diciembre de 1987 *relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos*, 1987

¹⁶ Campos González, S.R., *op. cit.*, 2005, pág. 97

¹⁷ Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, *sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares*, 1990

¹⁸ Reglamento (CEE) nº 2343/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, *relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreo*, 1990

¹⁹ Martín Urbano, P & Martín Urbano, V., *op. cit.*, 2010, pág. 49

²⁰ Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, *sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas*, 1992

²¹ Campos González, S.R., *op. cit.*, 2005, pág. 103

²² Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, *relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias*, 1992

²³ Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, *sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos*, 1992

3.3. LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR AÉREO EN ESPAÑA

En España, la historia del Derecho aeronáutico empezó prácticamente en el año 1919 con la aprobación del Real Decreto sobre la creación de la Comisión Nacional de Navegación Aérea, de 31 de julio. “Esta Comisión aprobó [...] el primer Reglamento de la Navegación Aérea civil con el que contó España”²⁴..

La liberación del transporte aéreo en España, al igual que en otros países europeos, se ha logrado a través de un largo camino marcado por un intenso control y una fuerte influencia por parte del Estado.

La razón subyacente por la liberalización encontramos en el hecho de que España se adhirió a la Unión Europea en 1986, lo que iba acompañado a la aplicación del Derecho comunitario. Fue necesario poner en práctica y aplicar el Derecho comunitario y las diferentes Directivas y Reglamentos emanados por el Consejo Europeo, porque el Derecho europeo tiene un valor superior a los Derechos nacionales de los Estados Miembros, que se basa en el principio de primacía del Derecho europeo.

Sin embargo, a principios de los noventa la situación en España no estaba muy avanzada en cuanto al proceso de la liberalización se refiere. Con la aprobación del tercer paquete liberalizador a principios de 1992 se tenía previsto eliminar todas las restricciones en la Unión Europea y en sus Estados Miembros, pero ese mismo año el Tribunal de Defensa de la Competencia detectaba una multitud de restricciones a la competencia en el sector de transporte aéreo español, que publicó en un informe en el año 1993²⁵. Desde entonces, la liberalización del sector aéreo en España se puso en marcha y se estableció un marco amplio de libertad de entrada en el mercado para ofrecer servicios aéreos. Se realizó un proceso de la liberalización con prontitud, de manera que en el año 1995 el Tribunal de Defensa de la Competencia calificó la situación de la liberalización como espectacular²⁶.

Como consecuencia de los hechos anteriores, se establecieron durante 1994 en España 35 nuevas líneas regulares domésticas, que comprenden 247 nuevas frecuencias semanales, lo que supone un aumento de la oferta en un 25,6%. Además implicaba una caída de los precios de las tarifas aéreas, que se han reducido por término medio en más de un 50 por ciento²⁷.

²⁴ Campos González, S.R., *op. cit.*, 2005, pág. 33

²⁵ Ministerio de Economía y Hacienda, 1993,: *Remedios Políticos que pueden favorecer la competencia en los servicios y ajatar el daño causado por los monopolios*

²⁶ Ministerio de Economía y Hacienda, 1995: *La competencia en España: Balance y nuevas propuestas*

²⁷ *Ibid.*, pág. 42

CAPÍTULO 4

CONSIDERACIONES SOBRE EL MARCO JURÍDICO DE LAS AYUDAS PÚBLICAS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE

4.1. CONCEPTOS BÁSICOS

Después de haber expuesto una aproximación del sector aéreo y efectuar un breve repaso de la liberalización en el contexto de la Unión Europea del mismo sector, el siguiente capítulo se dedica a las ayudas públicas y al proceso cómo son concedidas por los países europeos a las compañías aéreas, centrandose particularmente en el caso de España. Pero en primer lugar se va a aclarar el concepto de la *ayuda pública*.

Dentro de la UE, los Estado Miembros se encuentran jurídicamente limitados por marco jurídico de la UE, por el Derecho comunitario común. Ha de ser consciente de que el ámbito de las ayudas públicas en la UE es una de las áreas más difíciles de aplicar. Suele ser un tema muy complejo, unido al hecho de la existencia de una gran diversidad de la normativa. Por lo tanto, este capítulo no se corresponde con un análisis amplio y completo del sistema de las ayudas públicas, sino una aproximación al régimen jurídico de las ayudas públicas relativas al transporte aéreo en la UE.

Una **ayuda pública** es el capital que el Estado o la UE pone a disposición de una empresa en condiciones que no sean normales de mercado, quiere decir sin intención por parte del Estado de sacar alguna rentabilidad económica de la misma, se le concede el capital a una organización a fondo perdido o se dan otros tipos de preferencias a una empresa, tales como préstamos sin interés o una reducción en cotizaciones a la seguridad social, etc. Supone una ventaja económica que la empresa no hubiera obtenido sin intervención de la Administración, es decir, siempre y cuando el Estado aparezca como inversor privado y existan perspectivas de rentabilidad económica, no se califica tal hecho como ayuda²⁸.

En primer lugar se va a clasificar las ayudas públicas, diferenciando entre dos tipos: Las **ayudas comunitarias**, aquellas que destina la UE de su presupuesto, en apoyo de sus políticas de desarrollo económico, a empresas y proyectos, impulsando y subvencionando objetivos comunitarios; las **ayudas estatales** son ayudas del Estado que prestan una autoridad pública a nivel nacional, regional o local a empresas o programas por medio de recursos públicos²⁹. A continuación, se hace referencia a las ayudas estatales concedidas por los Estados miembros.

4.2. EL MARCO JURÍDICO EUROPEO DE LAS AYUDAS PÚBLICAS - TFUE

El marco jurídico europeo en materia de las ayudas públicas surge debido a las circunstancias en las que “las empresas beneficiarias de este tipo de ayudas resultan favorecidas con respecto a sus competidores, por lo que se establece un control que

²⁸ Pérez Rivarés, J.A., 2011: *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*, 2011, pág. 37-42

²⁹ Unión Europea, 1995-2014, *Síntesis de la legislación de la UE*

responde a la necesidad de preservar la competencia libre y leal en el seno de la Unión Europea³⁰.

En consecuencia, el artículo 107 del **Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)**³¹ determina que estén prohibidas las ayudas otorgadas de manera selectiva por los Estado Miembros, debido a su incompatibilidad con el mercado interior. Pero, no obstante, cuando sean justificadas, por objetivos de interés general, podrán autorizarse ayudas públicas. Ejemplos para de excepción serán situaciones tales como “ayudas al desarrollo de las regiones desfavorecidas, a los servicios de interés económico general, a la promoción de las pequeñas y medianas empresas, al desarrollo, a la protección del medio ambiente, a la formación, al empleo y a la cultura”³².

Tal y como afirma Pérez Rivarés, “las normas de la UE sobre ayudas públicas estatales garantizan unas condiciones equitativas a las empresas europeas y evitan que los Estados miembros se lancen a una carrera infructuosa de subvenciones, insostenible para los Estados Miembros individualmente y perjudicial para la UE en su conjunto”³³.

Las disposiciones sobre el control de las ayudas públicas estatales proceden en gran medida del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), para ser más concreto del Artículo 107 del mismo. Con ello se mantienen y establecen los criterios para asegurar un equilibrio económico entre los Estados Miembros, evitando un desequilibrio en el mercado europeo. Queda claro que la misión de crear normas, vigilar, calificar, comprobar y autorizar las ayudas a nivel de la UE, es una misión bastante compleja, considerando la enorme diversidad y la extensión geográfica de la UE.

Antes de entrar con más detalle en el régimen jurídico de las ayudas públicas, hay que señalar, que “las normas de la UE sobre ayudas estatales solo se aplican a las medidas que reúnen cumulativamente los cinco criterios individualizadores enumerados en el artículo 107.1,...”³⁴, que son los siguientes:

- La ayuda deberá representar una ventaja económica,
- tiene que ser imputable al Estado,
- presentará un otorgamiento selectivo,
- deberá tener efecto sobre la libre competencia y,
- por último, habrá de afectar al comercio interestatal comunitario.

De especial importancia, es el criterio de *ventaja económica*, que la empresa no hubiera podido obtener en el mercado en condiciones normales, y tampoco realizaría un inversor privado.

Entonces, se puede resumir que un Estado puede intervenir en la economía concediendo fondos públicos siempre y cuando actué bajo al principio del inversor privado, es decir, tener perspectivas de rentabilidad y demostrar un comportamiento como cualquier otro agente en el mercado, porque en ese caso no se trataría de una ayuda pública. Además tendrá la posibilidad de otorgar ayudas públicas a proyectos y/o empresas, cuando sean justificadas por interés general, aspecto regulado en el Artículo 107 del TFUE. Por último, se debería tener presente que se apliquen las normas de la UE en materia de ayudas estatales solo a aquellas que cumplan los cinco criterios mencionados en el párrafo anterior.

³⁰ Unión Europea, 1995-2014, *op. cit.*

³¹ *Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*, 2012,(TFUE)

³² Unión Europea, 1995-2014, *op. cit.*

³³ Pérez Rivarés, J.A, 2011, *op. cit.*, pág. 35

³⁴ Pérez Rivarés, J.A, 2011, *op. cit.*, pág. 38-39

4.3. APLICACIÓN AL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO EUROPEO

En 2011 se realizaron más de 15 millones de vuelos con alrededor de 822 millones de pasajeros desde y hacia aeropuertos europeos. Operan cerca de 150 compañías aéreas en una red de 460 aeropuertos con más de 2.3 millones de trabajadores³⁵. Sin duda, el sector aéreo desempeña un papel importante, tanto en cuestiones económicas como en competitivas dentro de Europa.

Indudablemente, el peso del sector aéreo es enorme y el tamaño es creciente. Al mismo tiempo las empresas se enfrentan cada vez más a una rivalidad alta, compitiendo sobre todo en costes de producción, por lo cual, las ayudas públicas y las gratificaciones por partes de los Estados toman un rol activo e influyente en la evolución del sector aéreo. Para comprender la correlación entre todos los agentes se deben analizar primero las Directrices que han regulado y está regulando dicha materia.

En los siguientes apartados se van a presentar los documentos reguladores más importantes y los acontecimientos del asunto Ryanair/Cherleroi, que son básicamente los hechos que más han influido sobre la materia y la política de las ayudas públicas concedidas a los aeropuertos y a las CBC en la UE. El enfoque principal se centra en las Directrices de 2014, por su actualidad y su trascendencia para el futuro.

La Unión Europea ha adoptado tres Directrices sobre ayudas a los aeropuertos y compañías aéreas, que son reflejados en las Directrices 1994/2005/2014. En primer lugar, se va a tratar las Directrices de 1994, en segundo lugar la jurisprudencia en el asunto Ryanair/Charleroi, que llevó entre otras cosas a la elaboración de las Directrices de 2005, cuales se va a analizar brevemente en tercer lugar. Finalmente, se tratará las Directrices del 2014, el documento más reciente considerando esa materia, y que recoge algunos cambios respecto a las Directrices anteriores y sustituye las Directrices de 2005. Se estudiará la cuantía del dinero que se concede, en principio, a los aeropuertos, pero se debe tener presente que la polémica surge del hecho de que el dinero público otorgado a los aeropuertos (regionales) va destinado a buena parte a las compañías aéreas para atraerlas, incentivar el uso de las instalaciones y promocionar la puesta en marcha de nuevas rutas.

4.4. DIRECTRICES PREDECESORAS Y EL PRECEDENTE DE RYANAIR/CHARLEROI

Las Directrices de 1994 son las primeras Directrices de la UE sobre ayudas a los aeropuertos y compañías aéreas y empiezan resumiendo las medidas de la liberalización del transporte aéreo en la Comunidad Europea. Los objetivos básicos son, aumentar la transparencia y reflejar la consumación del mercado interior del transporte aéreo³⁶. A través de las Directrices del año 1994, se manifestó “una aproximación positiva hacia ayudas sociales” y hacia “ayudas a la reestructuración concedidas a las compañías aéreas con el fin de implantar unas condiciones de competencia equitativa para los transportistas aéreos”³⁷. Resumiendo lo anterior, se puede decir que la UE enfocó su política hacia un sistema cuya intención fue promover el sector, siguiendo la metodología de que las ventajas por las ayudas sociales

³⁵ Puente Pattison, M., 2013: *Ayudas estatales: la Comisión lanza una consulta sobre las nuevas normas en materia de ayudas estatales aplicables a los aeropuertos y las compañías aéreas*, Comunicado de Prensa Unión Europea, pág. 2

³⁶ Pérez Rivarés, J.A., *op. cit.*, 2011, pág. 68

³⁷ Puente Pattison, M., *op. cit.*, 2013, pág. 2

aportan beneficios económicos y sociales y facilitan el cambio estructural, más allá de los propios provechos de las compañías aéreas.

En los siguientes años los operadores de bajo coste han ido firmando acuerdos con las autoridades públicas, que han obligado a la Comisión Europea a desarrollar Decisiones determinando cuándo una ayuda pública será compatible con el Derecho Comunitario³⁸.

La jurisprudencia en el asunto Ryanair/Charleroi tiene un efecto significativo, dirigida tanto a la elaboración de las directrices de 2005, como en la evolución de las compañías aéreas de bajo coste en los aeropuertos regionales y la utilización de sus correspondiente ayudas estatales. Por lo tanto, se va a analizar en el apartado siguiente, la sentencia de la Comisión del 2004³⁹ y del Tribunal General de 2008⁴⁰ con respecto a los fondos públicos concedidos en el aeropuerto belga. La Comisión estableció en 2004 que parte de las ayudas concedidas a la compañía aérea Ryanair por la región Valona y por la empresa gestora del aeropuerto de Charleroi (BSCA), un aeropuerto en Bélgica, podían ser declaradas compatibles, con lo fijado en el Tratado, dando al mismo tiempo una señal clara a favor de las CBC, su creación y expansión en la UE, a través de aeropuertos regionales.

En vista de la decisión sobre el asunto Ryanair/Charleroi, se aprobaron unas nuevas Directrices en el año 2005, incluyendo las innovaciones y la jurisprudencia en el caso del aeropuerto belga. Las Directrices del año 2005 complementaron las Directrices de 1994. A continuación, se verá con más detalle el asunto y la jurisprudencia correspondiente.

El aeropuerto Charleroi es propiedad de la región Valona. Charleroi es una ciudad con poco más de 200.000 habitante, situada 50 kilómetros del sur de Bruselas. Ryanair y la empresa que gestiona el aeropuerto de Charleroi, BSCA, negociaron en el año 2000 varios acuerdos para la instalación de la base continental de Ryanair en Charleroi, en los cuales se beneficiaba a la empresa Ryanair con muchas ventajas económicas. Las ventajas pactadas incluían aspectos de diversos tipos:

- Un descuento en las tasa de aterrizaje durante 15 años, en función del número de pasajeros, no en función al peso del avión, lo que suele ser el criterio usado. Supuso una ventaja de alrededor del 50 por ciento para Ryanair.
- Una contribución a actividades de publicidad de cuatro euros por pasajero embarcado para promocionar las rutas de Ryanair en Charleroi y para la promoción del aeropuerto durante 15 años.
- Se preveían pagos de incentivación para cada nueva ruta abierta por Ryanair. Hasta un máximo de 12 rutas, cada una dotada con 160.000€, lo que hacía un total 1.920.000€
- Se pactó el pago para gastos de alojamiento y manutención del personal, para la formación de los pilotos y para los gastos de material. En total 1.022.000€

³⁸ Fernández Torres, I., 2009: *Caso Charleroi*, pág. 8

³⁹ Decisión de la Comisión de 12 de febrero de 2004 *relativa a las ventajas otorgadas por la Región Valona y Brussels South Charleroi Airport a la compañía aérea Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi*, 2004

⁴⁰ Sentencia del Tribunal General de 17 de Diciembre, T-196/04, 2008: *Ayudas de Estado - Convenios celebrados por la Región Valona y el aeropuerto de Charleroi Bruselas Sur con la compañía aérea Ryanair - Existencia de una ventaja económica - Aplicación del criterio del inversor privado en una economía de mercado*, 2008

- Se beneficiaba a Ryanair con una tarifa especial para la asistencia en tierra, de un euro por pasajero, en vez de la tarifa normal que ascendía entre ocho y trece euros por pasajero⁴¹.

Las ventajas enumeradas solo fueron concedidas a Ryanair. A cambio, Ryanair se comprometía a que como mínimo dos aviones y un máximo de cuatro tuviesen su base en Charleroi.

Se presentó una reclamación ante la Comisión Europea de las ventajas reconocidas por BSCA a Ryanair, en la que la Comisión tenía que decidir, si se podían considerar los hechos conformes con el principio del inversor privado en una economía de mercado o no. En dicha sentencia del 12 de febrero 2004⁴² la Comisión decidió que la región valona y BSCA no actuaron como un inversor privado y, por lo tanto, las ayudas concedidas suponían una distorsión de la competencia. Sin embargo, en la misma sentencia la Comisión “consideró que algunas ayudas [...] concedidas podían ser compatibles con el mercado interior en el contexto de la política de transportes, ya que permitían el desarrollo y la mejora del uso de una infraestructura aeroportuaria secundaria que estaba siendo infrautilizada”⁴³.

En primer lugar, la Comisión expresó claramente que se trataba de ayudas públicas porque ninguna empresa hubiera realizado como inversor privado tal inversión. En segundo lugar, determinó que algunas de las ayudas concedidas falseaban la competencia, y, por lo tanto, eran ilegales. En tercer lugar, lo más llamativo e importante en el contexto, es el hecho de que se consideró que algunas de las ayudas concedidas eran compatibles con el mercado interior; debido a una mejora de la infraestructura aeroportuaria secundaria.

Resumiendo lo anterior de forma simple y concisa, se puede decir que la Comisión ha llegado a la conclusión de que aquellas ayudas que faciliten el desarrollo de los aeropuertos secundarios son compatibles con el mercado interior, incluso las ayudas de puesta en marcha bajo estrictos requisitos de no discriminación y de transparencia, que sean limitadas en el tiempo y que decrecientes en el tiempo.

La Sentencia: Por lo que se refiere al descuento en las tasas de aterrizaje, que se facturaba en función del número de pasajeros, no en función al peso del avión, lo que suponía una ventaja alrededor del 50 por ciento para Ryanair, “*la Comisión entiende que las ayudas concedidas a Ryanair [...]son discriminatorias (al haberse concedido la ayuda a una única compañía aérea), no transparentes (mediante un contrato privado y no estableciendo de forma legal un régimen de incentivos o un sistema de descuentos aplicable a las tarifas) y contrarias al principio de proporcionalidad pues se han concedido por un período de tiempo excesivo (15 años)...*”⁴⁴.

En el caso de actividades comerciales, se adoptó, que esa medida forma parte de una ayuda a la puesta en marcha de una nueva ruta, por lo cual, sea compatible con el mercado interior, aunque debe estar limitado en el tiempo (5 años) y ser decreciente.

Los incentivos por cada ruta abierta de Ryanair, tal y como los pactaron Ryanair y BSCA, no están justificados. Pero la Comisión “*no se opone a las ayudas destinadas a la apertura de nuevas rutas o a incrementar la frecuencia del tráfico aéreo pues éstas pueden ser un instrumento necesario para el desarrollo de los aeropuertos regionales pequeños. Ahora bien, cualquier ventaja o ayuda debe cumplir una serie de condiciones: que sean proporcionales al número de pasajeros, que estén limitadas en*

⁴¹ Comisión Europea, IP/04/157, 2004: *Informe de la prensa de la UE sobre la decisión en el asunto Ryanair/Charleroi*

⁴² Decisión de la Comisión de 12 de febrero de 2004 *relativa a las ventajas otorgadas por la Región Valona y Brussels South Charleroi Airport a la compañía aérea Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi*, 2004

⁴³ Pérez Rivarés, J.A., *op. cit.*, 2011, pág. 85

⁴⁴ Fernández Torres, I., *op. cit.*, 2009, pág. 12

*el tiempo, que estén relacionadas con un período de puesta en marcha, que el procedimiento esté abierto a todas las aerolíneas y, finalmente, que se establezca un sistema de sanción para los casos en que las compañías aéreas no respeten los compromisos alcanzados con un aeropuerto al recibir las ayudas.*⁴⁵

En relación a los gastos de alimentación, manutención y formación, la Comisión concluyó que puede ser compatibles, como la formación del personal en tierra. *“Otras ayudas, como la formación de pilotos, no son compatibles puesto que no están vinculados a la apertura de una ruta”*⁴⁶.

Por último, la Comisión puso en claro que, las ventajas otorgadas en materia de asistencia en tierra por parte de BSCA, son una forma de ventaja discriminatoria e incompatible con el artículo 107.1 del TFUE. Si se quiere establecer una nueva tarifa más atractiva, tendrá que ser pública y aplicable para todas las compañías aéreas.

En total, a Ryanair le fueron concedidos 15 millones de euros por la Región valona y por BSCA, de los cuales debía reembolsar 4,5 millones de euros⁴⁷ a raíz de la sentencia de 2004.

Ryanair interpuso recurso de anulación ante el Tribunal General contra la decisión de la Comisión. En este recurso la compañía Ryanair *“acusa a la Comisión de no haber aplicado o haber aplicado incorrectamente al conjunto de medidas controvertidas el principio del inversor privado en una economía de mercado, criterio apropiado para valorar si unas medidas pueden calificarse de ayudas”*.⁴⁸

El día 17 de diciembre 2008⁴⁹ el Tribunal General *“concluyó que la Comisión había incurrido en un error de Derecho al negarse a examinar conjuntamente las ventajas concedidas por la región Valona y por BSCA y a aplicar el principio del inversor privado en una economía de mercado a las medidas adoptadas por la región Valona...”*⁵⁰. El Tribunal General anuló la decisión de la Comisión del año 2004, y destacó que se dieron las circunstancias, bajo las cuales se debería aplicar el principio del inversor privado, considerando a ambos afectados como una entidad (la región Valona y BSCA). Por lo tanto, Ryanair no tuvo que reembolsar los 4,5 millones de euros, y se daba por válido, tanto los descuentos en las tasas de aterrizaje, como las ventajas otorgadas en la asistencia en tierra por BSCA.

El Tribunal General puso de relieve que la región Valona, actuaba como propietario del aeropuerto, no como autoridad reguladora; y que se podía aplicar el principio del inversor privado, debido a los potenciales beneficios que generara el acuerdo.

Ryanair ganó este litigio, reclamando, que en el caso de Charleroi mostraba que el modelo de las CBC era legítimo y funcional. Al mismo tiempo, pidió a la Comisión que debería poner fin a las investigaciones en casos parecidos, como el de Almería, Gran Canaria y/o Girona.

Siguiendo a Fernández Torres, el caso Ryanair/Charleroi constituye un verdadero leading case, que aparte de que haya servido para analizar y resolver por primera vez en detalle el problema, se ha aplicado a otros casos posteriores, inspirando a la Comisión⁵¹ para elaborar las Directrices de 2005.

⁴⁵ *Ibid*, pág. 13

⁴⁶ Pérez Rivarés, J.A., *op. cit.*, 2011, pág. 195

⁴⁷ *Ibid*. pág. 198

⁴⁸ Fernández Torres, I., *op. cit.*, 2009, pág. 24

⁴⁹ En el año 2008 la decisión de la Comisión del año 2004 en el asunto Ryanair /Charleroi fue anulada por el Tribunal General: Sentencia del Tribunal General de 17 de Diciembre, T-196/04, 2008: *Ayudas de Estado - Convenios celebrados por la Región Valona y el aeropuerto de Charleroi Bruselas Sur con la compañía aérea Ryanair - Existencia de una ventaja económica - Aplicación del criterio del inversor privado en una economía de mercado*, 2008, *op.cit.*

⁵⁰ Pérez Rivarés, J.A., *op. cit.*, 2011, pág. 205

⁵¹ Fernández Torres, I., *op. cit.*, 2009, pág. 13

Las Directrices de 2005⁵² hicieron mayor hincapié en el reconocimiento de los beneficios que aportan las CBC a los aeropuertos regionales y la posibilidad que le dan a la evolución de las infraestructuras y al desarrollo regional en áreas donde se suelen tener problemas para crear una industria y empleo. Por lo demás, se destacó la desventaja competitiva que sufren aeropuertos regionales comparándolos con los aeropuertos grandes. Las Directrices de 2005 se mostraban favorables al desarrollo de los aeropuertos regionales, poniendo de relieve que las CBC no abrirían nuevas rutas desde zonas abandonadas sin incentivos. Consecuentemente, se “*acepta que pueden otorgarse ayudas, de modo temporal, a compañías aéreas al objeto de incentivarlas para implantar nuevas rutas [...] desde aeropuertos regionales...*”⁵³.

En conclusión, se puede decir que las Directrices de 2005 “son una transcripción casi literal de la decisión”⁵⁴ en el asunto Ryanair/Charleroi, destacando los dos hechos más importantes: Primero, en relación con la financiación de las infraestructuras aeroportuarias, se aceptan las ayudas a compañías aéreas, de modo temporal, para incentivar nuevas rutas. La compatibilidad con el criterio de la competencia será declarada por la Comisión bajo ciertas condiciones. Segundo, las ayudas a operaciones corrientes del aeropuerto son incompatibles con el mercado común, salvo en casos especiales, donde exista una satisfacción del interés general.

No cabe duda, que las decisiones relativas al asunto Ryanair/Charleroi y las nuevas Directrices de 2005, implicaron el esfuerzo de una intervención por las compañías aéreas tradicionales, que tuvieron y tienen que hacer frente a un nuevo tipo de competencia. Las compañías aéreas de la AEA (*Association of European Airlines*) plantearon varias quejas sobre esta situación, formando la sensibilización del interés general contra tales hechos, reclamando que la consecuencia de las ayudas estatales a las CBC distorsionaba el mercado europeo de la aviación.

4.5. DIRECTRICES DE 2014: REVISIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LAS DIRECTRICES VIGENTES

El día 20 de Febrero 2014, la Comisión Europea adoptó nuevas Directrices sobre ayudas estatales para aeropuertos y aerolíneas⁵⁵. Con la modernización de las reglas acerca a las ayudas públicas en la Unión Europea, la Comisión espera que este instrumento pueda ayudar a establecer y mantener la competitividad del sector. Como ya se ha señalado a lo largo de este trabajo, las CBC han conquistado el mercado europeo y, por lo tanto, han llevado a un cambio fundamental en el modelo de negocio de las compañías aéreas (véase *anexo 1*). Con las Directrices de 2014 la Comisión sigue dando importancia a los aeropuertos regionales, acentuando el impacto que tienen al nivel del empleo y de la economía en una región. Pero la Comisión ha tomado nota de que las medidas tomadas hasta hoy en día, a parte de los aspectos positivos, han llevado en algunos casos a situaciones de “ghost-airports”, aquellos en los que se invirtieron muchos fondos públicos sin tener la repercusión deseada. En segundo lugar, señala que muchos aeropuertos regionales no generan suficientes beneficios para cubrir los costes y, por último, que la capacidad en estos aeropuertos está infrutilizada. También se llama la atención de los favores que se otorgan a las CBC, destacando que pueda llevar a una distorsión de la competencia. El comisario de la competencia de la UE, Joaquín Almunia, resaltó que la política de las nuevas

⁵² *Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales*, N° 2005/C 312/01, de 9 de Diciembre 2005

⁵³ Pérez Rivarés, J.A., 2011, *op. cit.*, pág. 87

⁵⁴ *Ibid.* pág. 208

⁵⁵ Comisión Europea, 2014: *Informe sobre las Directrices de 2014 de la Comisión Europea “New State aid rules for a competitive aviation industry”*, de 20 de Febrero 2014

Directrices debe centrarse en facilitar ayudas diseñadas para impulsar el crecimiento económico, evitando aquellas ayudas que no aportan un valor añadido real y crean distorsiones a la competencia⁵⁶. El objetivo, por tanto, será acabar con las ayudas públicas en los aeropuertos no rentables.

Con el fin de hacer las normas más fáciles, flexibles y visibles, se formuló la siguiente revisión de las normas anteriores. Las nuevas Directrices sustituyen a las vigentes de 1994 y 2005.

En primer lugar, se permiten ayudas a la operatividad de los aeropuertos bajo ciertas condiciones, que no han estado permitidas bajo las actuales normas (Directrices 1994/2005). Se establece un periodo transitorio de diez años para aeropuertos con menos de tres millones de pasajeros al año, en el cual se puede obtener el 50 por ciento del déficit operativo durante los diez años, y un periodo transitorio de cinco años para aeródromos con un número de pasajeros inferior a 700.000 por año, en el cual se podrá cubrir el 80 por ciento del déficit operativo, siempre y cuando exista una previsión de que dentro del plazo señalado, el aeropuerto pueda cubrir el total de sus costes. Se pretende dar suficiente tiempo a los aeropuertos (cinco/diez años) para adecuar su modelo de negocio.

En segundo lugar, la Comisión ha dejado claro que solo se otorgarán ayudas a aeropuertos, cuando exista una necesidad de transporte. En el caso de que se sobrepasen los 10 años y el aeropuerto no haya sido capaz de cubrir sus costes, pero exista un interés económico general y tal necesidad de transporte, se puede recibir una compensación para los costes de explotación⁵⁷.

En tercer lugar, se simplifican las reglas y normas para mantener ayudas de actividades de puesta en marcha (start-up). Las Directrices de 2005 permitían recibir ayudas para la puesta en marcha de nuevas rutas, sin embargo, existía la visión común entre todos, de que las normas eran muy complejas y engorrosas. Gracias a las nuevas directrices, la adjudicación de ayudas para la puesta en marcha se simplifica, por lo que un mayor número de compañías aéreas pueden recibir éstas ayudas, que consisten en el 50 por ciento de tasas aeroportuarias para nuevas rutas durante tres años⁵⁸.

Por último, cabe reseñar, que los acuerdos entre aeropuertos y aerolíneas no son considerados como ayudas públicas, siempre y cuando se de la situación de que un inversor privado bajo circunstancias del mercado normales hubiera hecho tal inversión. Dicho de otro modo, cuando la inversión no la realice un inversor privado, se trataría de una ayuda pública⁵⁹.

4.6. NUEVOS RETOS PARA AEROPUERTOS Y SUS COMPAÑÍAS AÉREAS

La aplicación de las nuevas Directrices de 2014 supone importantes cambios para los aeropuertos regionales y sus aerolíneas. El hecho de que en la mayoría de los casos las ayudas deban suspenderse en un plazo entre diez y cinco años, supondrá un desafío para los aeropuertos regionales. Estos se verían forzados a transformar su modelo de negocio, hacia un negocio rentable a largo plazo. Esta es una indicación clara, para alcanzar un nivel inferior de ayudas públicas otorgadas a los aeropuertos y sus promotores, garantizando una competencia leal y un modelo de negocio sostenible.

⁵⁶ Ramón Vilarasau, D.: *A revisión las ayudas públicas a aeropuertos y aerolínea*, Hosteltur.com, 2013

⁵⁷ Comisión Europea, 2014, *op. cit.*, pág. 3

⁵⁸ Comisión Europea, 2014, *op. cit.*, pág. 3

⁵⁹ *Ibid.*, p.4

Sin embargo, lo que llama la atención es la simplificación de las ayudas a actividades de puesta en marcha de nuevas rutas y el permiso de las ayudas a la operatividad de los aeropuertos bajo ciertas condiciones. En lo referente al primero objetivo, las Directrices de 2005 adoptaron un reglamento a favor a este tipo de ayudas, dando la posibilidad de otorgar fondos monetarios a compañías aéreas. Los agentes en cuestión lamentaban que la gestión de tales ayudas haya sido demasiado opaca y se intenta hacer el proceso más visible y más ajustado al mercado.

No obstante es cierto que la UE reconoce la importancia de los aeropuertos regionales, sobre todo como instrumento para incentivar y desarrollar la economía en regiones con problemas estructurales, por lo que, en determinados casos se siguen recibiendo ayudas públicas por encima del periodo de diez años. Una vez pasado el tiempo transitorio, la Comisión Europea determinará en cada caso si se mantienen las ayudas⁶⁰.

Según estimaciones de la UE, ningún aeropuerto que tenga más de 500.000 pasajeros tiene que cerrar sus puertas, pero los que tienen una cifra menor a la citada, puede que cierren.⁶¹



Figura 4.1. Los aeropuertos en Europa

Fuente: Informe sobre las Directrices de Febrero 2014 de la Comisión Europea "New State aid rules for a competitive aviation industry"

Con vista a la red de aeropuertos en Europa (**Figura 4.1.**), se puede afirmar que no existe un problema en cuanto al acceso a un aeropuerto en Europa. La UE cuenta con 440 aeropuertos y el 63 por ciento de los habitantes de la UE vive a dos horas en coche de, como mínimo, dos aeropuertos, según el informe sobre las Directrices de 2014 de la Comisión Europea. (**véase también Anexo 2**)

Seguramente, uno de los objetivos de las nuevas Directrices es implantar dentro del sector un mercado leal y competitivo. Tal y como se ha indicado en los apartados anteriores, la aparición de las CBC, el uso frecuente de aeródromos regionales combinado con las ayudas y las ventajas concedidas a determinadas compañías aéreas, han supuesto un cambio enorme del mercado. En una rueda de prensa a raíz de las nuevas Directrices de 2014, Joaquín Almunia, el comisario de Competencia de

⁶⁰ *Ibid.*, p.3

⁶¹ *Ibid.*, p.6

la UE, aseguró que “el número de aeropuertos en la UE se ha multiplicado desde 2005” y que “el uso descontrolado de las ayudas puede dar ventajas injustificadas a ciertas empresas”⁶². Entre los casos pendientes de decisión sobre si las ayudas públicas concedidas son conformes con el derecho europeo o no, 28 casos de aeropuertos en toda Europa, a los cuales la Comisión está investigando según Almunia, “serán decididos conforme a las nuevas directrices”⁶³.

El caso Ryanair/Charleroi y las antiguas Directrices de 2005 mostraban una política a favor de incentivar a los aeropuertos regionales. Aunque se vaya poner un límite en el horizonte temporal de las ayudas en las nuevas Directrices de 2014, se permitirán las ayudas a la operatividad del aeropuerto, es decir, se da la posibilidad de otorgar ayudas para hacerse frente al déficit operativo.

Además, las nuevas Directrices tendrán un impacto positivo en cuanto a la carga fiscal. Según una estimación de la UE, se preverá una reducción de la carga fiscal hasta un 50 por ciento. (véase **Tabla 4.1.**)

Airport size	Current situation	New rules
<200 000	1 949	974-1 949
200-500 000	2 497	1 248
500 000 – 1 million	183	92
1 – 3 million	71	36
3 -5 million	0	0
Total	4 700	2350- 3 325
Average per passenger (in EUR)	6.19	3.09-4.29

Tabla 4.1. Cantidad estimada de ayudas de funcionamiento en los aeropuertos de la UE para un horizonte temporal de 10 años en millones de euros

Fuente: Informe sobre las Directrices de Febrero 2014 de la Comisión Europea “New State aid rules for a competitive aviation industry”

⁶² EFE: *La CE adopta nuevas reglas sobre ayudas estatales a aeropuertos y aerolíneas*, Eldiario.es, 2014

⁶³ Ramón Vilarasau, D.: *Girona y Reus entre los 28 casos de ayudas públicas que la CE decidirá en septiembre*, Hosteltur.com, 2014

CAPÍTULO 5

LAS AYUDAS PÚBLICAS A LAS AEROLÍNEAS DE BAJO COSTE: EL CASO DE ESPAÑA

5.1. INTRODUCCIÓN

En el capítulo cinco se estudiará el volumen total de ayudas públicas destinadas a las aerolíneas en España, en particular a las CBC, como consecuencia de acuerdos de promoción comercial entre los aeropuertos y las compañías aéreas. En el año 2011 la CNC (Comisión Nacional de la Competencia) publicó un informe⁶⁴ sobre la situación en España acerca de las ayudas públicas en el periodo 2007 – 2011. Este informe describe con profundidad la situación del sector aéreo en España y hace hincapié en las compañías aéreas. Mediante la información que suministra el informe de la CNC y con la aportación de otras fuentes se va a dar una vista panorámica de la situación en España, del volumen de las ayudas públicas concedidas a las CBC y la incidencia que tienen.

España es un país dependiente del turismo y de un flujo de turistas hacia su interior. Es obvio, que la política de las ayudas públicas desempeña un papel fundamental en cuestiones relativas al fomento del turismo. De la actividad turística como negocio dependen muchos empresarios, tanto de mayor o como de menor escala. Alrededor del 15 por ciento⁶⁵ del Producto Interior Bruto de España viene dado por la actividad turística, lo que subraya la importancia del sector turístico.

Antes de nada, hay que poner en claro que España no es el único país que otorga ayudas públicas a los aeropuertos y, por consiguiente, a las aerolíneas. Dentro de Europa se puede encontrar una multitud de ejemplos de ayudas públicas concedidas a aeropuertos y aerolíneas – Alemania, Francia, Reino Unido- básicamente tiene lugar en toda Europa.

En el caso de España, merece la pena analizar la correlación entre las ayudas concedidas y el efecto que tendrán tales ayudas. Uno de los principales argumentos para apoyar económicamente a ciertas compañías aéreas es el elevado número de visitantes que suponen una o varias nuevas rutas. El factor multiplicador que se produce en un ámbito concreto es considerable. Particularmente en regiones que están abandonadas y no tienen suficientes recursos económicos para atraer o retener habitantes. Con respecto al primer aspecto, el hecho de incentivar nuevas rutas y las operaciones en una determinada región, podrá producir empleo y riqueza. Sin embargo, se debería ser consciente de que el proceso de incentivar a las compañías aéreas es una actividad costosa. Cabe precisar, que los aeropuertos en España son públicos y son gestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), ente público adscrito al Ministerio de Fomento. Como consecuencia de tal hecho, se debería entender que los fondos otorgados a los aeropuertos por las Comunidades Autónomas, se transmiten realmente a través de los aeropuertos, que son entidades públicas, a las compañías aéreas.

⁶⁴ Comisión Nacional de la Competencia, 2011: *III Informe Anual sobre Ayudas públicas en España*

⁶⁵ Vargas, Á.. *El Turismo aporta el 15,2% al PIB español*, *Expansión.com*, 2013

5.2. AYUDAS PÚBLICAS EN EL SECTOR AÉREO

El volumen de los fondos monetarios otorgados a las aerolíneas asciende a alrededor de 250 millones de euros para el periodo 2007 – 2011 (**véase Anexo 1**). Siguiendo el informe de la CNC, quince aerolíneas han recibido subvenciones, de las cuales las mayorías de ellas son compañías aéreas de bajo coste (**véase Figura 5.1.**).

Por lo demás, se puede sacar información acerca de la evolución de las cantidades concedidas. De los 29,8 millones en el año 2007 se pasó a cifras elevadas en los años posteriores, destacando el año 2009, en el cual el total de ayudas concedidas alcanzó más del doble del 2007, 62,5 millones.

A parte del volumen total de las ayudas pública por año, el Anexo 1 proporciona información relativa a la cantidad que cada aeropuerto recibió anualmente. El aeropuerto que más fondos monetarios ha recibido, es el aeropuerto de Zaragoza. Recibió más de 34 millones de euros en 5 años. Detrás de Zaragoza, los aeropuertos con más ayudas públicas recibidas son: León, Santander, Burgos, Salamanca y Valladolid, con alrededor de 20 millones de fondos públicos para la promoción comercial.

Año	2007	2008	2009	2010	2011	Total 2007-2011
Ayudas públicas recibidas en €	29.799.323	52.408.425	62.503.256	51.495.128	51.073.868	247.280.000

Tabla 5.1. Fondos públicos recibidos por las compañías aéreas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos autonómicos referidos a cada año (2007-2011)

Fuente: Elaboración propia según el III. Informe anual sobre ayudas públicas en España Comisión Nacional de la Competencia, 2011

La mayoría de los 250 millones de euros se repartió prácticamente entre cuatro aerolíneas. Las compañías aéreas que fueron más beneficiadas en el periodo de 2007 – 2011, son Air Nostrum y Ryanair (**véase Figura 5.1.**). Air Nostrum recibió alrededor de 100 millones de euros en un periodo de cinco años, Ryanair cerca de 60 millones de euros. Alrededor de 20 millones recibieron Vueling y Lagunair, una compañía española de León, que dejó de operar en 2009. La CNC publicó el ratio de fondos recibidos por las aerolíneas por pasajero transportado en los cinco años (2007-2011). En cuanto a este ratio, la aerolínea que más dinero ha recibido es Air Nostrum, con una media para todo el período analizado de cerca de los 3 euros por pasajero. Ryanair ha recibido 0,6 euros por pasajero y el resto de las aerolíneas muestra un ratio inferior a 0,4 euros por pasajero.

De las quince aerolíneas siguen existiendo doce compañías, y de las doce, ocho son compañías de bajo coste.

En cuanto a las ayudas públicas que se proporcionaron a las compañías aéreas, ha de ser consciente de que existía y sigue existiendo una desigualdad enorme en cuanto al reparto del dinero. Basta una mirada a la **Figura 5.1** para ver claramente las disparidades entre las aerolíneas.

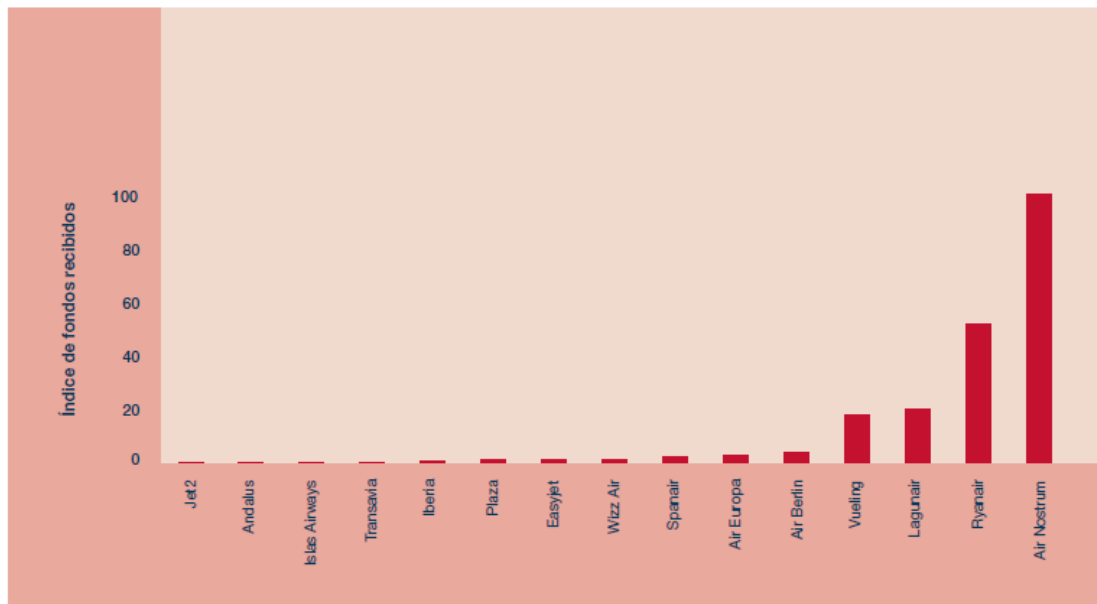


Figura 5.1. Orden de magnitud relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autonómicos. Período 2007-2011

Fuente: Comisión Nacional de la Competencia, 2011

Por un lado, se pueden explicar las disparidades por la influencia que tienen ciertas compañías teniendo en cuenta el número de pasajeros que mueven anualmente en España. En cuanto a las cifras de pasajeros transportados, se puede ver (**Figura 5.2.**) que Ryanair es el líder en el número de pasajeros en España 2013, con más de 27 millones de pasajeros, aunque respecto al año pasado Ryanair pierde casi 1,5 millones de pasajeros. Sin embargo, Ryanair ha adquirido en los últimos años una influencia muy fuerte en el sector aéreo español, ampliando su poder en las negociaciones con las entidades públicas. La evolución del número de pasajeros para la compañía catalana Vueling fue, en cambio, más positivo en España. Se ganó más de 2 millones de viajeros en 2013.

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

Figura 5.2. Ranking de aerolíneas por número de pasajeros en 2013

Fuente: Page, D.&Galera, C., 2014

Para concluir este apartado, resulta necesario mostrar la situación general de España relativa a las ayudas públicas, desvelando que parte de ellas se destina al transporte y en particular al transporte aéreo. Esta es la razón, por la cual se va mostrar el total de las ayudas públicas en España y la parte correspondiente al sector aéreo.

El volumen total de las ayudas públicas concedidas en España durante el año 2011 asciende a 89.162,44 millones de euros. Se dividen tales ayudas en dos categorías: Ayudas anticrisis y Ayudas de Estado regulares. En este apartado serán de mayor importancia las ayudas de Estado regulares, aunque las ayudas anticrisis representan el 94 por ciento frente al 6 por ciento de las ayudas de Estado regulares. Solamente se quiere señalar la proporción de las ayudas públicas al sector aéreo, respecto a otros sectores. Sin embargo, las cantidades de ayudas anticrisis al sector financiero son llamativas y también han influido en la cantidad de las ayudas regulares.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ayudas sector financiero	--	--	2.331	56.744	87.145	84.195
Industria y Servicios	4.011,2	4.027,0	4.659,3	4.696,6	4.192,1	3.712,1
Agricultura y Pesca	1.011,0	933,6	863,5	669,4	546,2	691,2
Transporte	169,6	142,2	129,4	136,8	155,2	125,2
Otras ayudas agric-pesca	3,7	0,6	2,8	3,3	6,7	3,3
Ayudas regulares	5.195,5	5.103,5	5.655	5.506,1	4.900,2	4.531,8
TOTAL	5.195,5	5.103,5	7.986	62.250,1	92.045,2	88.726,8

Tabla 5.2. Secuencia temporal de las ayudas por categoría en España 2006-2011

Fuente: Comisión Nacional de la Competencia, 2012

	M€	% PIB	€ per capita
Industria y Servicios	3.715	0,35	78,60
Agricultura y Pesca	691	0,06	14,62
Transporte	125	0,01	2,65
TOTAL	4.532	0,42	95,88

Tabla 5.3. Ayudas regulares en España 2011

Fuente: Comisión Nacional de la Competencia, 2012

Las ayudas de Estado regulares se diferencian básicamente en tres categorías: Industria y Servicios, Agricultura y Pesca y, por último, Transporte. El transporte supuso en 2011 una cantidad de 125,2 millones de euros, sin reflejar las ayudas a ferrocarriles, las cuales se estimaban en alrededor de 600 millones de euros para el año 2011⁶⁶. Además, el total de transporte supone un 2,76 por ciento de las ayudas regulares en 2011, un 0,14 por ciento del total de las ayudas concedidas en el año 2011 y 2,65 euros por cada residente español. Ahora bien, la parte correspondiente al sector aéreo dentro de la categoría de transporte, se situó en 2011 en unos 51

⁶⁶ Aguilar, J.: *La subvención de Renfe pasa de 600 millones a cero*, *Preferente.com*, 2012

millones de euros (véase Tabla), lo que supone un 40,9 por ciento de las ayudas públicas en transporte.

Por último, cabe reseñar que si se realiza una comparación global de las ayudas concedidas (total) en los Estados Miembros de la UE, se puede ver que España es el tercer país con más ayudas concedidas, detrás de Irlanda y Reino Unido. En cuanto a las ayudas regulares concedidas, que incluyen las ayudas al transporte y al sector aéreo, España ocupa el cuarto puesto, detrás de Alemania, Francia y Reino Unido. Dentro del volumen total de las ayudas destacan las ayudas anticrisis, que suponen en la UE unos 600 millones de euros, frente a las ayudas regulares que se cifran en unos 64,3 millones.

	Ayudas excluyendo anticrisis (1)	Ayudas crisis financiera (2)	Ayudas marco temporal (3)	Ayudas anticrisis (2+3)	Volumen total ayudas (1+2+3)
UE	64.279,66	595.916,05	4.794,72	600.710,77	664.990,43
Bélgica	1.594,42	17.350,00	173,77	17.523,77	19.118,19
Bulgaria	37,00	0,00	0,00	0,00	37,00
Republica Checa	1.424,43	0,00	92,92	92,92	1.517,35
Dinamarca	1.093,40	23.239,87	0,00	23.239,87	24.333,27
Alemania	13.621,37	38.978,00	650,59	39.628,59	53.249,96
Estonia	51,30	0,00	0,00	0,00	51,30
Irlanda	1.061,51	127.085,00	6,08	127.091,08	128.152,59
Grecia	2.593,17	65.461,46	90,03	65.551,49	68.144,66
España	4.531,79	84.195,18	435,47	84.630,65	89.162,44
Francia	12.356,67	60.258,82	1.612,28	61.871,10	74.227,77
Italia	3.806,57	10.900,00	661,20	11.561,20	15.367,77
Chipre	140,91	2.826,25	0,00	2.826,25	2.967,16
Letonia	184,92	517,93	0,00	517,93	702,85
Lituania	209,75	0,00	0,85	0,85	210,40
Luxemburgo	102,86	1.271,00	0,00	1.271,00	1.373,86
Hungría	1.120,50	719,37	5,86	725,23	1.845,73
Malta	102,69	0,00	0,00	0,00	102,69
Países Bajos	2.673,17	36.924,00	15,07	36.939,07	39.612,23
Austria	1.707,27	12.450,00	4,19	12.454,19	14.161,45
Polonia	2.823,01	0,00	0,00	0,00	2.823,01
Portugal	1.765,69	9.688,75	159,62	9.848,37	11.614,06
Rumania	546,04	0,00	0,00	0,00	546,04
Eslovenia	396,29	1.804,27	196,65	2.000,93	2.397,22
Eslovaquia	170,73	0,00	4,92	4,92	175,65
Finlandia	2.343,68	0,00	26,90	26,90	2.370,58
Suecia	3.023,34	14.020,24	658,04	14.678,29	17.701,62
Reino Unido	4.797,18	88.225,89	0,49	88.226,38	93.023,56

Tabla 5.4. Volumen total de ayudas en la UE y de sus Estados Miembros 2011

Fuente: Comisión Nacional de la Competencia, 2012

5.3. CORRELACIÓN ENTRE AYUDAS PÚBLICAS Y EL VOLUMEN DE PASAJEROS

Se tratará a continuación de analizar en qué medida el otorgamiento de las ayudas ha impulsado un incremento de pasajeros.

Antes de empezar con el análisis, hay que tener presente que existe una gran diversidad de factores que influyen en el número de pasajeros de un aeropuerto y no solo tiene que ver con las ayudas invertidas. La Comisión Nacional de la Competencia, destaca en su informe⁶⁷ que el número de pasajeros en los diferentes aeropuertos en España depende de una gran diversidad de factores que están relacionados entre sí y que son seguramente más importantes que los fondos invertidos. Entre los factores determinantes se encuentran, sin ánimo de exhaustividad, la motivación del viaje (turístico o profesional), la renta disponible de los posibles viajeros, la coyuntura económica de los potenciales turistas, la atracción del región, los precios por vuelo o por otro medio de transporte que cubre la misma necesidad (tren, coche o barco). Por lo demás, está ligado a acontecimientos dentro del sector y a casos de fuerza mayor, como por ejemplo, las huelgas en el sector de transporte, la erupción de un volcán y/o fenómenos naturales que afectan a la forma de desplazarse. Es decir, cuando se analicen los datos de los aeropuertos, se deberían tener en cuenta los acontecimientos y hechos acontecidos durante el tiempo analizado.

Según la CNC, no existe un grado de correlación positivo entre la cuantía del total de las ayudas otorgadas y el número de pasajeros que llegaron a los aeropuertos españoles. Un aumento de las subvenciones no se correspondió con un incremento del número de pasajeros. Y una disminución de la cantidad monetaria concedida tampoco correspondió con una reducción del número de pasajeros en el periodo de 2007 a 2011. Los datos recabados por la CNC, demuestran la situación del sector desde el comienzo de la crisis financiera mundial hasta estar sumergida en ella. Resulta importante, subraya una vez más que hay muchos factores que influyen en la evolución del número de pasajeros, de manera que no se pueda afirmar que las ayudas públicas no habrían servido para nada. Tanto los turistas nacionales como internacionales se veían y se ven afectados por la crisis. El número de pasajeros descendió en el conjunto nacional, sobre todo en 2009 y 2010. A ello se suman las huelgas de los controladores y/o la erupción de volcanes islandeses en 2010 y 2011. Todos estos factores no se han tenido en cuenta en el estudio de la CNC. Aunque la CNC llega a la conclusión de que no existe una correlación positiva entre ayudas invertidas y número de pasajeros, se constata que existe una correlación positiva entre fondos públicos invertidos y pasajeros de las aerolíneas de bajo coste (**véase Figura 5.6.**).

2007	2008	2009	2010	2011
209.055.003	202.698.848	186.764.003	192.046.395	203.627.283

Tabla 5.5. Evolución del número de pasajeros en España

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AENA

⁶⁷ Comisión Nacional de la Competencia, 2011: *III Informe Anual sobre Ayudas públicas en España*, op. cit., 2012

2007	2008	2009	2010	2011
29.799.323	52.408.425	62.503.256	51.495.128	51.073.868

Tabla 5.6. Ayudas públicas recibidas por las compañías aéreas en España en euros

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la CNC

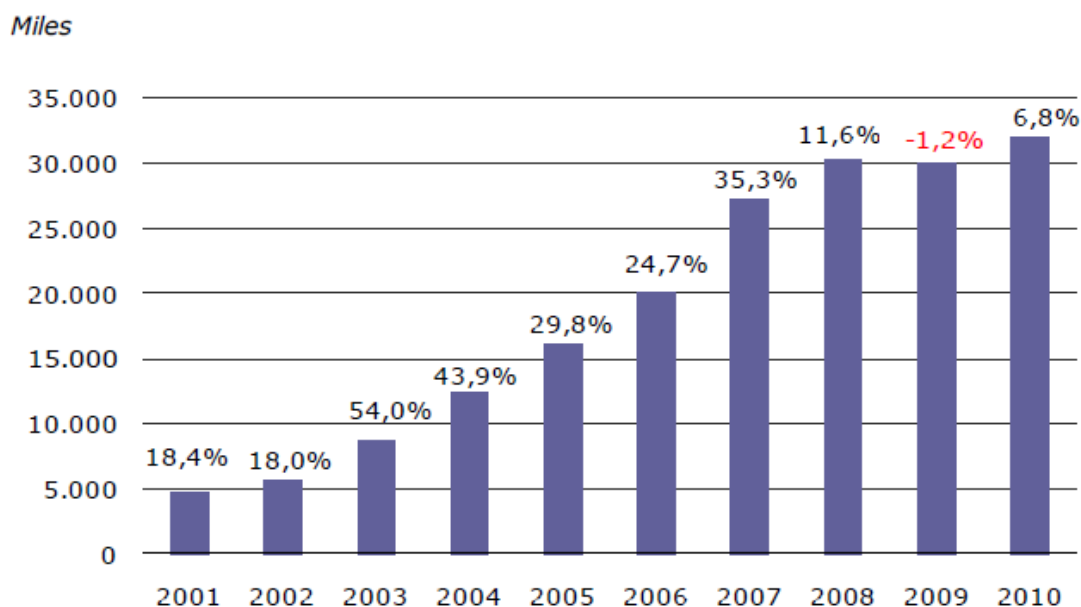


Figura 5.3. Pasajeros internacionales llegado a España con CBC

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos, 2010

5.4. EL CASO RYANAIR

Ryanair suele ser la CBC que con más frecuencia aparece en los medios de comunicación cuando se trata el asunto de las subvenciones y fondos públicos a aerolíneas. Precisamente por esta razón, se ha recogido el caso especial de Ryanair, dando gran importancia a las ayudas concedidas y acuerdos en España. La empresa irlandesa ha sido en 2013 la compañía con el mayor número de pasajeros en 17 aeropuertos españoles⁶⁸. Dicho de otro modo, del total de la red de AENA, que incluye 46⁶⁹ aeropuertos en el territorio español⁷⁰, 17 son dominados por Ryanair en cuanto al número de pasajeros.

Con su fundación en el año 1985, Ryanair revolucionó el mercado de la aviación comercial, aunque empezó con el objetivo de ofrecer una línea regular de vuelos al monopolio del Estado, Aer Lingus, tras haber pasado un tiempo sin mucho éxito, se reestructuró para salir de los números rojos. Desde principios de los 90, Michael O'

⁶⁸ Page, D.; Galera, C.: ¿Qué aerolíneas mandan en cada uno de los aeropuertos de España?, *Expansión.com*, 2013

⁶⁹ AENA: En España existen en total 49 aeropuertos y 2 helipuertos, *Aena.es*, 2014

Leary dirige la compañía aérea irlandesa y se ha convertido en una empresa muy rentable y en la compañía aérea más grande en Europa con casi 80 millones de pasajeros internacionales transportados.

Existe un gran número de acuerdos entre Ryanair y aeropuertos españoles, la mayoría de ellos con aeropuertos secundarios. Hablando en términos monetarios destacan los aeropuertos de Valladolid, Santander, Zaragoza, Reus y Girona. Los datos de los años 2007 hasta 2011, elaborados por la CNC, llegan a un total de 60 millones otorgados a la empresa irlandesa por varios acuerdos, lo que supone una cantidad media de doce millones anualmente. En cuanto a los fondos monetarios por pasajeros, Ryanair ha recibido 0,6 euros por pasajero en el periodo de cinco años. Para el año 2013 se estimó el volumen de ayudas públicas concedidas a Ryanair por las Comunidades Autónomas españolas en aproximadamente 15 millones de euros⁷¹.

No obstante, en España existe una compañía que fue beneficiada más que la empresa irlandesa, precisamente Air Nostrum. Sin embargo, la cuestión polémica sobre el beneficio y el interés público de tales ayudas públicas facilitadas a una empresa que registró un beneficio récord de 569 millones en el año 2013 se sigue discutiendo a todos niveles políticos y sociales.

5.5. INCIDENCIA DEL MODELO RYANAIR – EJEMPLO DEL AEROPUERTO DE GIRONA

Ryanair firmó en el año 2002 un acuerdo con el Gobierno catalán y los entes locales, por el cual la compañía irlandesa recibió 6,2 millones de euros anuales durante dos años, prorrogables a dos años más⁷². Con la llegada de Ryanair se cambió todo; el tráfico de pasajeros había aumentado a casi 3 millones en el año 2004, respecto al medio millón de pasajeros en 2002. Es evidente que se iba a seguir en este camino. Para ello se puso de acuerdo para el horizonte 2005 - 2008 aumentar el número de vuelos diarios desde el aeropuerto de Girona por parte de Ryanair hasta alcanzar una cifra de cuatro millones de pasajeros al año, y por otra parte, usar Girona como base operativa para el sur de Europa. Ryanair instaló su base en Girona con nueve aviones y continuó la historia de éxito. En el año 2008 se renovó el acuerdo hasta 2011, en el cual se concedían a Ryanair 4,7 millones de euros anualmente. A cambio, Ryanair se comprometió a tener veinte nueve aviones con base en Girona, y la meta de aumentar el número de pasajeros hasta ocho millones de personas anualmente⁷³.

El gran éxito en Girona se interrumpió en el año 2010, cuando Ryanair consiguió, por primera vez, operar desde El Prat Barcelona, lo que supuso un recorte en el número de pasajeros del aeropuerto de Girona. A causa de la expiración del acuerdo, las dos partes intentaban ponerse de acuerdo sobre un nuevo contrato de colaboración. A principios de 2011 Ryanair expuso su objetivo de obtener un incremento de ayudas públicas para mantener y aumentar el tráfico en Girona. Ante la ausencia de acuerdo con los entes públicos, Ryanair anunció la cancelación de 18 rutas en Girona, lo que supuso 1,7 millones de pasajeros menos al año y una disminución de 64 a 46 enlaces⁷⁴. Ryanair controla un 90 por ciento del tráfico aéreo en el aeropuerto de Girona⁷⁵ y, por lo tanto, tiene un peso y un poder de negociación muy elevado. La consecuencia de esta situación fue que, al final del mismo año se pactó un nuevo acuerdo, lo que aseguraba nuevos aviones con base en Girona,

⁷¹ Menchén, M.: *Las CCAA pagan 15 millones de euros al año a Ryanair*, *Expansión*, 10, 2., 2013

⁷² Sandoval, A.F.; Varela, M.D.: *Ryanair dispara la actividad en Girona*, *La Vanguardia*, 2004, pág. 4

⁷³ Pujol, I.: *Ryanair recibirá 14 millones en tres años para crecer en Girona*, *Expansión.com*, 2008

⁷⁴ Europa Press: *Ryanair cancelará 18 rutas en Girona tras no llegar a un acuerdo con el Govern*, *Elmundo.es*, 2011

⁷⁵ Menchén, M.: *op. cit.*, 2013

incremento del tráfico (entre tres y cuatro millones al año) y empleos en el aeropuerto de Girona, todo a partir de abril de 2012, a cambio de recibir 5,8 millones de euros anuales entre 2012 y 2013. Ryanair no alcanzó las cifras de pasajeros del compromiso adquirido, lo que dio lugar a que las Administraciones catalanas declararon que reducirían la aportación de forma proporcional a los pasajeros que Ryanair lograra transportar por debajo del número acordado⁷⁶.

Hoy en día, el aeropuerto de Girona no ha recuperado el número de pasajeros, y 2,7 millones pasajeros durante el año pasado muestran que la cifra es la mitad del número de pasajeros de 2008. Pero comparando los datos de 2002, de la era sin Ryanair, con los datos posteriores, aún se puede considerar que constituye un número de pasajeros considerable. La afirmación del vicepresidente de Ryanair, Michael Cawley “Aeropuertos en Europa hay muchos. Aerolíneas capaces de operar en Girona solo una: nosotros”⁷⁷, durante las negociaciones con el Gobierno catalán demuestran el dilema de los aeropuertos regionales y, concretamente el de Girona. Al mismo tiempo reflejar el poder de Ryanair.

Año	Nº de pasajeros
2000	651.402
2001	622.410
2002	557.187
2003	1.448.796
2004	2.962.988
2005	3.533.564
2006	3.614.254
2007	4.848.604
2008	5.510.970
2009	5.286.970
2010	4.863.954
2011	3.007.977
2012	2.844.571
2013	2.736.867

Tabla 5.7. Número de pasajeros del aeropuerto de Girona

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AENA

⁷⁶ Castedo, A.: *Ryanair incumplirá los acuerdos con la Generalitat en Girona*, *Elpaís.es*, 2012

⁷⁷ Mars, A.; Delgado, C.: *Aeropuertos rehenes de una aerolínea*, *Elpaís.es*, 2011

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES E INDICACIONES

6.1. CONCLUSIONES

La evolución del sector aéreo ha sido enorme en los últimos años. Desde el comienzo de la liberalización del transporte aéreo en Europa a finales de los años 80, hasta el momento actual, se han producido muchos cambios. La creación de un mercado interior en el ámbito de la Unión Europea en el que, desde 1997, existe libre acceso al mercado, libre establecimiento de rutas, frecuencias, capacidades y precios por parte de cualquier compañía aérea registrada en cualquier Estado Miembro, supone el inicio de una nueva forma de entender el transporte aéreo.

Con el nacimiento de las aerolíneas de bajo coste, el sector se va enfrentando a un nuevo modelo de negocio, que sustituye o, al menos, pone en peligro el modelo tradicional de las compañías aéreas. La masiva ocupación del mercado por parte de las aerolíneas de bajo coste, el apoyo financiero por parte de los Estados Miembros a las mismas junto con los problemas de competencia ocasionados por este fenómeno, ha supuesto un desafío para la Unión Europea y sus Estados Miembros.

Tal y como se ha visto a lo largo del presente trabajo, existen aerolíneas de bajo coste que tienen un poder de negociación inmenso, de forma que pueden dejar una región abandonada, o implicando su repliegue una incidencia grave en el número de visitantes, afectando muy negativamente al desarrollo económico de la misma. De esta manera, pueden forzar la adjudicación de ayudas públicas.

Por otro lado, es innegable que las compañías aéreas de bajo coste tienen gran relevancia en el mercado español y, que el modelo de las mismas, al entrar en el país a través de aeropuertos secundarios, no solo se ha convertido en una ventaja para éstas compañías, sino también en buena medida supone un instrumento más para fomentar el desarrollo económico y social de las Comunidades Autónomas.

Tras observar, comparar y analizar la situación de las compañías aéreas de bajo coste, el marco jurídico europeo de las ayudas públicas y las ayudas concedidas a las aerolíneas, se ha llegado a las siguientes consideraciones finales:

PRIMERA: Las compañías aéreas de bajo coste constituyen una parte indispensable para el mercado aéreo español y para la actividad turística. Estas compañías están creciendo continuamente.

SEGUNDA: El fomento de estas compañías a través de las subvenciones públicas ha impulsado la realización de numerosas obras de ampliación de aeropuertos y/o a poner en funcionamiento aeródromos pequeños.

TERCERA: Las ayudas públicas distorsionan el mercado del transporte aéreo, pero no solo resultan beneficiadas compañías de bajo coste, sino también otras aerolíneas. Así en España, la más beneficiada no es Ryanair, sino Air Nostrum, una franquicia de Iberia, con alrededor de 100 millones de euros entre 2007 y 2011. En el periodo 2007-2011 se daba de media 0,6 € de subvención por cada pasajero a Ryanair y 3 € por cada pasajero a Air Nostrum.

CUARTA: En algunos casos se ha creado demasiada dependencia por parte de las Comunidades Autónomas de las compañías de bajo coste, sin valorar modelos futuros

caracterizados por su sostenibilidad. No se ha conseguido crear una posición favorable por parte de las autoridades públicas frente a éstas compañías. Por ejemplo, el caso del aeropuerto de Girona, que muestra la excesiva dependencia de la compañía Ryanair.

QUINTA: La Unión Europea está cambiando su enfoque en relación con las ayudas públicas a aeropuertos y aerolíneas con las nuevas Directrices de 2014, luchando contra situaciones poco rentables económicamente, intentando salvaguardar la competitividad en el ámbito europeo y posibilitando una mayor reducción del gasto público dirigido subvencionar a las aerolíneas.

SEXTA: No solo las compañías aéreas de bajo coste son importantes para la economía española, sino que España también es muy importante para las citadas compañías. En el caso de Ryanair por ejemplo, el 37,5% de los 80 millones de pasajeros de la aerolínea irlandesa son facturados a través de aeropuertos españoles.

SÉPTIMA: Un proceso de negociación que uniera a todas las Comunidades Autónomas otorgaría mayor poder de negociación a las autoridades locales. Con ello finalizarían las subastas de ayudas y la guerra por ser el proveedor más barato entre las compañías de bajo coste.

OCTAVA: No existe una correlación positiva en España entre el número de pasajeros y las ayudas concedidas en el periodo entre 2007-2011. Pero si existe una correlación positiva entre los fondos invertidos y los pasajeros de las aerolíneas de bajo coste.

NOVENA: No se puede olvidar que las ayudas públicas en el sector aéreo no solo benefician a las compañías aéreas. Los agentes turísticos y los aeropuertos regionales con todo su abanico de productos y servicios se ven también beneficiados, teniendo en cuenta el factor multiplicador que se genera por cada pasajero y/o visitante. Incluso los usuarios de las compañías aéreas se benefician de las ayudas públicas al obtener una reducción de las tarifas.

DÉCIMA: A modo de conclusión, se puede resaltar que la financiación de aeropuertos secundarios y sus correspondientes aerolíneas por parte de la UE ha producido tanto ventajas como inconvenientes. En los últimos años, la política de concesión de ayudas públicas en Europa ha favorecido a las compañías aéreas de bajo coste, sobre todo a partir de la sentencia en el caso Ryanair/Charleroi (2004) y las nuevas Directrices de 2005. De ese modo, se puede afirmar que a través de las nuevas Directrices de 2014, la Unión Europea sigue por el buen camino en cuanto a su objetivo de lograr una reducción de los fondos públicos, a la vez que hace más efectivas y rentables dichas ayudas, otorgando una importancia especial al mantenimiento de la competitividad dentro del sector. A su vez, la Unión Europea reconoce con las Directrices de 2014 la importancia de los aeropuertos regionales, sobre todo como instrumento para incentivar y desarrollar la economía en regiones que presentan problemas estructurales.

6.2. INDICACIONES PARA FUTUROS TRABAJOS

Para un futuro trabajo se podría enfocar un análisis del estudio de las consecuencias de las nuevas Directrices de 2014, valorando la reducción de la cantidad de las ayudas, tal y como lo ha previsto la Unión Europea e, investigando la evolución de las compañías aéreas de bajo coste y de los aeropuertos respecto a estas nuevas Directrices. Además, sería interesante analizar con profundidad los impactos

socioeconómicos de las ayudas concedidas en un aeropuerto en concreto, haciendo un análisis exhaustivo de todos los factores económicos que se determine de cada pasajero, y su valor para los aeropuertos secundarios.

Cuando se terminó el presente trabajo, aun seguían abiertas las investigaciones sobre 28 casos en la Unión Europea, en las cuales se concedieron ayudas públicas a aeropuertos/aerolíneas. Entre los casos investigados, se encuentran en España los casos de Reus y Girona. Sería otro aspecto muy interesante a tener en cuenta para un análisis en futuros trabajos.

Bibliografía

- AENA. (2014): "Red de aeropuertos", *Aena-aeropuertos.es*, de 30 de Marzo, <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/ContentServer/aeropuertos/es/Page/1237548207921//Red-de-Aeropuertos.html> (Consultado:30/03/2014)
- Aguilar, J. (2014); "La subvención de renfe pasa de 600 millones a cero", *Preferente.com*, de 03 de Abril, <http://www.preferente.com/noticias-de-transportes/la-subvencion-de-renfe-pasa-de-600-millones-a-cero-229867.html> (Consultado:03/04/2014)
- Banco Mundial.(2012):"Transopрте aéreo, pasajeros transportados", *Bancomundial.org*, de 11 de Febrero, <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.AIR.PSGR/countries?display=graph> (Consultado:11/02/2014)
- Beltrán García, C. L. (2013): Ayudas públicas a las compañías aéreas. *ATC Magazine* , XIX (77), 22-27.
- Campos González, S. R. (2005): *La liberalización del transporte aéreo: alcance y régimen jurídico*. Marcial Pons, Madrid
- Castedo, A. (2012): "Ryanair inclumpirá los acuerdos con la Generalitat en Girona", *Elpais.es*, de 02 de Abril, http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/12/19/catalunya/1355932970_077996.html (Consultado: (02/04/2014)
- Comisión Europea. (2014): "State aid modernisation", *Ec.europa.eu.*, de 25 de Marzo, http://ec.europa.eu: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/index_en.html (Consultado: 25/03/2014)
- Comisión Europea. (2004): "La Comisión promueve la actividad de las compañías de bajos costes y el desarrollo regional con su decisión sobre el aeropuerto de Charleroi", *Europa.eu.*, de 09 de Marzo, http://europa.eu: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-157_de.htm (Consultado: 09/03/2014)
- Comisión Europea. (2013): " State aid: Commission consults on new state aid rules for airports and airlines- Frequently asked questions", *Europa.eu.*, de 07 de Marzo,http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-639_en.htm(Consultado: 07/03/2014)
- Comisión Nacional de la Competencia. (2011). *III Informe Anual sobre Ayudas públicas en España*,Madrid:CNC,(<http://www.cncompetencia.es/Inicio/AyudasPublicas/Informes/tabid/218/Default.aspx>)
- Comisión Nacional de la Competencia. (2012). *V Informe anual sobre Ayudas públicas en España*,Madrid:CNC.(<http://www.cncompetencia.es/Inicio/AyudasPublicas/Informes/tabid/218/Default.aspx>)
- Conrady, P. D. (2013): "Léxico de la economía/Wirtschaftslexikon", *Wirtschaftslexikon.gabler.de*, de 22 de Febrero, <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/17562/ylid-management-v11.html> (Consultado: 22/02/2014)
- Decisión de la Comisión de 12 de febrero de 2004 relativa a las ventajas otorgadas por la Región Valona y Brussels South Charleroi Airport a la compañía aérea Ryanair con ocasión de su instalación en Charleroi, (2004/393/CE, OJ L 137, 30/04/2004, p. 1–62, Comisión Europea 12 de Febrero de 2004).
- Decisión del Consejo de 14 de diciembre de 1987 relativa a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros y al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreo (87/602/CEE, DOUE, núm. 374, de 31 de diciembre de 1987, páginas 9 a 11 (3 págs.)

- Deutscher Hochschulverband / Federación de las Universidades Alemanas. (2010). *Glanzlichter der Wissenschaft*. Lucius&Lucius, Bonn.
- Directiva 87/601/CEE del Consejo de 14 de diciembre de 1987 sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados Miembros (87/601/CEE, N° L 374/9, Consejo Europeo 14 de Diciembre de 1987).
- Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (2005/C 312/01, Comisión Europea 9 de Diciembre de 2005).
- EFE (2014): "La CE adopta nuevas reglas sobre ayudas estatales a aeropuertos y aerolíneas", *Eldiario.es*, de 26 de Marzo, http://www.eldiario.es/economia/CE-reglas-estatales-aeropuertos-aerolineas_0_230977145.html (Consultado: 26/03/2014)
- Europa Press. (2011): "Ryanair canclará 18 rutas en Girona tras no llegar a un acuerdo con el Govern", *Elmundo.es*, de 02 de Abril, <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/02/16/barcelona/1297848586.html> Consultado: 02/04/2014)
- Fernández Torres, I. (2009). "El caso Charleroi", *Ucm.es/eprints*, d 09 de Marzo, http://www.ucm.es/eprints: eprints.ucm.es/8569/2/DT_El_caso_Charleroi.pdf (Consultado: 09/03/2014)
- German Aerospace Center. (2013). *Informe del tráfico aéreo mundial 2012 (Luftverkehrsbericht)*. Colonia: German Aerospace Center.
- German Aerospace Center. (2013). *Low Cost Monitor*. Colonia: German Aerospace Center.
- Grant, R. (2003): *Fliegen - Die Geschichte der Luftfahrt*. Dorling Kidersley, Starnberg
- Guerrero Lebrón, M. J. (2012): *Cuestiones actuales del Derecho aéreo*. Marcial Pons, Madrid
- Instituto de Estudios Turísticos. (2010): *Compañías Aéreas de bajo coste*, Gabinete de Reprografía y Diseño de la Secretaría de Estado de Comercio, Madrid
- Instituto de Turismo de España. (2012): *Turismo, tráfico aéreo y compañías aéreas de bajo coste*. Gabinete de Reprografía y Diseño de la Secretaría de Estado de Comercio, Madrid
- Mars, A., & Delgado, C.(2011): "Aeropuertos rehenens de una aerolínea", *Elpais.com*, de 06 de Abril, http://elpais.com/diario/2011/08/01/sociedad/1312149601_850215.html (Consultado: 06/04/2014)
- Martín Urbano, P., & Martín Urbano, V. (2010): "Cielos abiertos Unión Europea - Estados Unidos: Una nueva era en la aviación mundial", *Revista Económica* , 12 (2), 43-60
- McCarthy, N. (2013): "Amid the Euro Crisis, Europeans turn to Low-Cost Airlines", *Statista.com*, de 25 de Abril, <http://www.statista.com/chart/1571/amid-the-euro-crisis-europeans-turn-to-low-cost-airlines/> (Consultado 25/04/2014)
- Menchén, M. (2013). "Las CCAA pagan 15 millones de euros al año a Ryanair" *Expansión*, 10, 2.
- Millbrooke, A. (2006). *Aviation History*. Jeppesen: Englewood
- Ministerio de Economía y Hacienda. (1995): *La competencia en España: Balance y nuevas propuestas*. Tribunal de Defensa de la Competencia, Madrid.
- Ministerio de Economía y Hacienda. (1993). *Remedios Políticos que pueden favorecer la competencia en los servicios y atajar el daño causado por los monopolios*. Tribunal de Defensa de la Competencia, Madrid.

- Page, D., & Galera, C. (2013): "¿Qué aerolíneas mandan en cada uno de los aeropuertos de España?", *Expansion.com.*, de 29 de Marzo, <http://www.expansion.com/2014/01/16/empresas/transporte/1389891751.html> (Consultado: 29/03/2014)
- Pérez Rivarés, J. A. (2011): *Régimen jurídico de las ayudas públicas al transporte aéreo en la Unión Europea*. Bosch Editor, Librería Bosch, S.L., Barcelona
- Puente Pattison, M. (2013): "La comisión europea lanza una consulta sobre las nuevas normas en materia de ayudas estatales aplicables a los aeropuertos y a los aeropuertos y las compañías aéreas", *Ec.europa.eu/spain/*, de 04 de Marzo, http://ec.europa.eu/spain/pdf/np-comision-europea-lanza-consulta-nuevas-normas-ayudas-estatales-aplicables-aeropuertos-y-companhias-aereas_es.pdf. (Consultado: 04/03/2014)
- Pujol, I. (2008): " Ryanair recibirá 14 millones en tres años para crecer en Girona", *Expansion.com.*, de 02 de Abril, <http://www.expansion.com/2008/04/03/empresas/industria/1107433.html> (Consultado: 02/04/2014)
- Ramón Vilarasau, D. (2013): "España cuarto país del mundo y segundo de Europa por flujos turísticos", *Hosteltur.com*, de 01 de Abril, http://www.hosteltur.com/163110_espana-cuarto-pais-mundo-segundo-europa-flujo-pasajeros.html (Consultado: 01/04/2014)
- Ramón Vilarasau, D. (2014): " Girona y Reus entre los 28 casos de ayudas públicas que la CE decidirá en septiembre", *Hosteltur.com*, de 26 de Marzo, http://www.hosteltur.com/139160_girona-reus-28-casos-ayudas-publicas-ce-decidira-septiembre.html (Consultado: 26/03/2014)
- Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares, (2342, *DOUE* núm. 5, de 10 de enero de 1992, páginas 26 a 30 (5 págs.), Consejo Europeo 24 de Julio de 1990).
- Reglamento (CEE) nº 2343/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, relativo al acceso de las compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de la capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos, (2343, *DOUE* núm. 217, de 11 de agosto de 1990, páginas 8 a 14 (7 págs.), Consejo Europeo 24 de Julio de 1990).
- Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas , (2407, *DOUE* núm. 293, de 31 de octubre de 2008, páginas 3 a 20 (18 págs.), Consejo Europeo 23 de Julio de 1992).
- Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos , (Consejo Europeo 23 de Julio de 1992). Derrogado por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, (*DOUE* núm. 293, de 31 de octubre de 2008, páginas 3 a 20 (18 págs.))
- Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, (2408, (Consejo Europeo 23 de Julio de 1992). Derrogado por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, (*DOUE* nº. 293, de 31 de octubre de 2008, páginas 3 a 20 (18 págs.))
- Sandoval, A., & Varela, M. (2004): "Ryanair dispara la actividad en Girona". *La Vanguardia*, Edición, 04 de Diciembre 2004, pág. 4.
- Sentencia del Tribunal General (2008): "Ayudas de Estado – Convenios celebrados por la Región Valona y el aeropuerto de Charleroi Bruselas Sur con la compañía aérea Ryanair – Existencia de una ventaja económica – Aplicación del criterio del inversor privado en una economía de mercado", (T-196/04, Tribunal General 17 de Diciembre de 2008).

Simon, P. D., Clausen, D. G., & Tacke, D. G. (2012). "Léxico de la economía/Wirtschaftslexikon", *Wirtschaftslexikon.gabler.de*, de 17 de Febrero, <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/17565/no-frills-stategie-v7.html> (Consultado: 17/02/2014)

Unión Europea. (1995-2014): " Síntesis de la legislación de la UE", *Europa.eu*, de 26 de Febrero, http://europa.eu/legislation_summaries/glossary/state_aid_es.htm (Consultado: 26/02/14)

Vargas, Á. (2013): " El turismo aporta el 15,2% del PIB español", *Hosteltur.com*, de 29 de Marzo, http://www.hosteltur.com/145340_turismo-aporta-152-pib-espanol.html (Consultado: 29/03/14)

Anexos

Anexo 1:

Fondos públicos recibidos por las compañías aéreas como consecuencia de acuerdos de promoción comercial con entes públicos autonómicos referidos a cada aeropuerto (2007-2011)

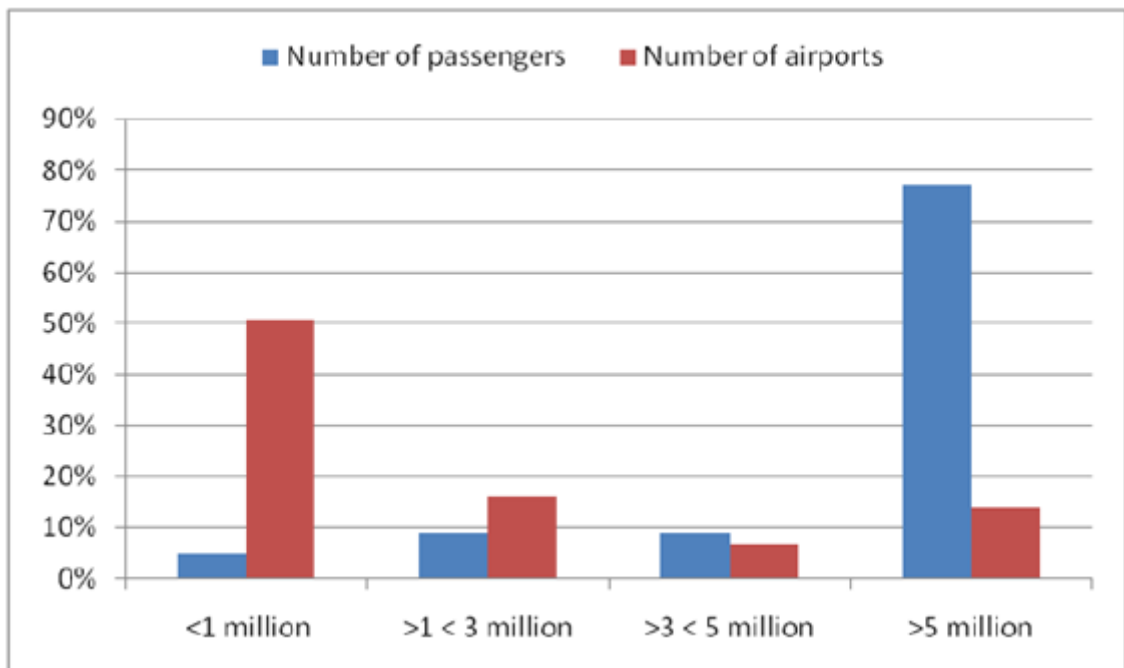
Aeropuerto	Ayudas públicas recibidas 2007-2011 €
Albacete	7.215.200
Alicante	8.213.445
Almería	48.000
Asturias	8.612.000
Badajoz	9.338.816
Barajas	527.000
Barcelona	0
Bilbao	0
Burgos	20.207.554
Ciudad Real	3.134.800
Córdoba	0
Cuatro Vientos	0
El Hierro	136.453
Fuerteventura	148.453
Girona	4.197.566
Gran Canaria	497.776
Granada-Jaén	0
Huesca-Pirineos	0
Ibiza	2.243.083
Jerez	0
La Coruña	13.408.467
La Gomera	136.453
La Palma	384.452
La Rioja	3.611.000
Lanzarote	559.452
León	23.656.954
Lleida	3.364.756
Málaga	150.000
Melilla	3.600.000
Menorca	1.600.583
Palma de Mallorca	2.143.083
Pamplona	550.000
Reus	9.750.000
Sabadell	0
Salamanca	20.207.554
San Javier	4.814.376

San Sebastián	425.001
Santander	20.664.411
Santiago	6.653.087
Sevilla	0
Son Bonet	0
Tenerife Norte	686.002
Tenerife Sur	1.286.002
Torrejón	0
Valencia	8.213.445
Valladolid	20.207.554
Vigo	2.635.895
Vitoria	0
Zaragoza	34.051.333
Total 2007-2011	247.280.000

Fuente: Elaboración propia según el III. Informe anual sobre ayudas públicas en España de la Comisión Nacional de la Competencia, 2011

Anexo 2:

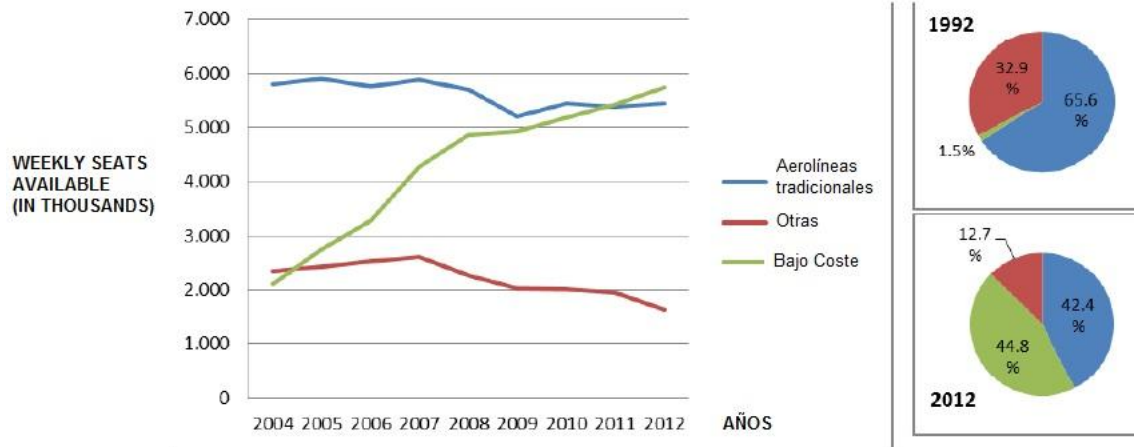
Aeropuertos de la UE: Tamaño y número de pasajeros



Fuente: Informe sobre las Directrices de Febrero 2014 de la Comisión Europea "New State aid rules for a competitive aviation industry"

Anexo 3:

Evolución del mercado aéreo europeo – 1992 – 2012



Fuente: Informe sobre las Directrices de Febrero 2014 de la Comisión Europea "New State aid rules for a competitive aviation industry"