

2009

ESTUDIO DEL TRÁFICO AÉREO DOMÉSTICO EN ESPAÑA



ARIADNA CONSULTORES
www.ariadnaconsultores.es



1. INTRODUCCIÓN.

Las características geográficas de España, la distribución de su población y actividad económica así como su historia reciente han determinado una evolución del transporte aéreo doméstico característicamente española. Las dos últimas décadas han supuesto un cambio radical en el panorama aéreo europeo en general pero, en el español en particular, se ha visto acompañado de una mejora espectacular en las infraestructuras de transporte terrestres.

Durante ese proceso el transporte aéreo doméstico en España ha evolucionado desde una oferta dominada por un monopolio *de facto* público (Iberia/AVIACO) con apenas competencia por parte de otros medios de transporte, a un escenario de concurrencia abierta en el sector y con otras alternativas de transporte, especialmente el ferrocarril de alta velocidad.

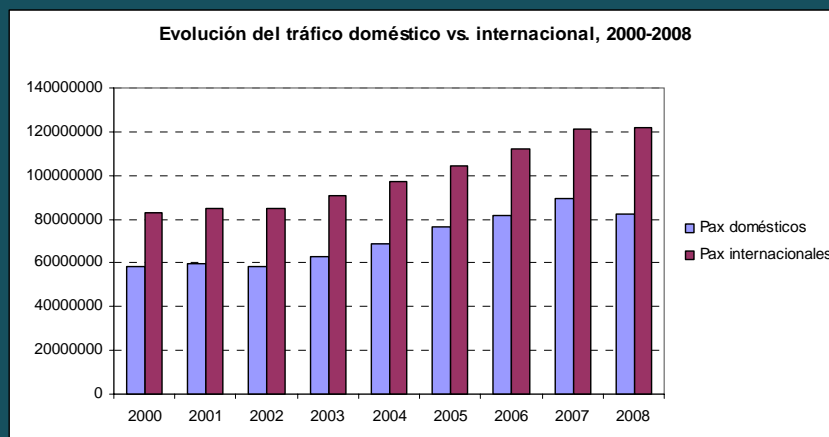
En este contexto el advenimiento de la crisis global actualmente en curso puede suponer un punto de inflexión en la estructura y futuro del transporte aéreo doméstico español.

2. FIN DE UN CICLO EXPANSIVO.

Durante el período comprendido entre 2002 y 2007 el tráfico doméstico español creció un 50% hasta alcanzar los noventa millones de pasajeros anuales consolidando así su condición de primer mercado doméstico europeo. En solo cinco años ganó treinta millones de pasajeros, un ritmo de crecimiento que comenzó a experimentar en 2008 un declive que evolucionaría más tarde hacia una crisis intensa y sin precedentes. Este escenario se ve, además, afectado por la puesta en servicio de las conexiones de alta velocidad ferroviaria que unen Madrid con Barcelona y Málaga. Se trata, por lo tanto de dos factores, uno coyuntural y otro estructural, que han influido en la evolución reciente de la demanda.

El tráfico internacional progresó al mismo ritmo y mantuvo la ventaja de veinticinco-treinta millones de pasajeros anuales con respecto al doméstico hasta 2008 cuando éste último se contrajo mientras el internacional todavía crecía marginalmente hasta alcanzar los ciento veintidós millones de pasajeros. La idéntica progresión de ambos mercados apunta hacia una evolución de la economía y sociedad españolas en consonancia con la internacional, especialmente la europea, origen o destino exterior predominante para los aeropuertos españoles.

Gráfico 2.1.

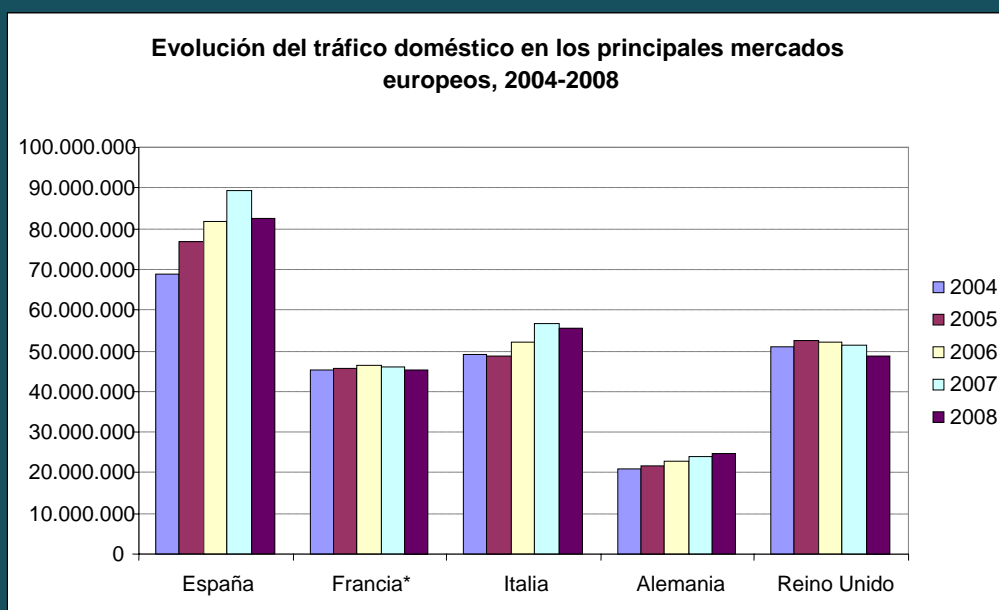


Fuente: Aena.



Este crecimiento es especialmente remarcable si se contrasta con la evolución del entorno europeo. Los principales mercados del continente han experimentado crecimientos más moderados o incluso han registrado una pérdida de actividad neta. Solo Italia ha acumulado crecimientos claramente positivos en su mercado interno. Francia y Alemania mantienen una trayectoria plana debido, principalmente, a la existencia de una red ferroviaria y viaria de alta calidad en constante mejora. Finalmente, el Reino Unido vive su propia dinámica en el sector del transporte que implica un desplazamiento de la demanda hacia el transporte terrestre en un país con la población concentrada en áreas urbanas próximas en las que el avión es ineficiente.

Gráfico 2.2.



*Solo se incluye el tráfico metropolitano

Fuente: Aena (España), UAF (Francia), ENAC (Italia), Destatis (Alemania) y CAA (Reino Unido).

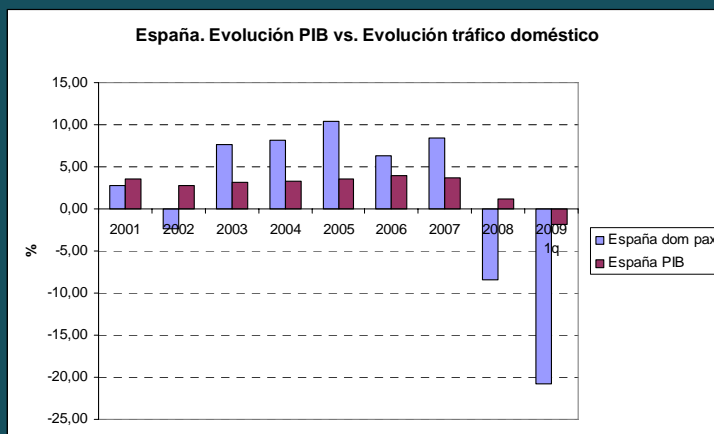
La impresión general de los cinco principales mercados domésticos europeos es de una estabilidad tendente al estancamiento salvo en España donde el crecimiento ha sido espectacular y el impacto de la crisis más notable. El volumen del tráfico aéreo doméstico español es el más importante de Europa con gran diferencia. Italia, Francia y el Reino Unido cuentan con mercados de dimensiones similares, en torno a los cincuenta millones de pasajeros. Los dos últimos presentan un crecimiento nulo o ligeramente negativo pero Italia ha crecido hasta consolidarse como el segundo mercado doméstico de Europa aunque muy distanciado de España. Con cincuenta y cinco millones de pasajeros al año su tráfico no llega al 70% del español. Alemania se encuentra a gran distancia del resto de grandes países europeos con veinticinco millones de pasajeros, la mitad que Francia, Reino Unido o Francia y menos de la tercera parte que España.

Probablemente el desarrollo acelerado del sector en España implique una mayor vulnerabilidad que dificulte su consolidación, especialmente en un contexto de crisis generalizada. En 2008 se perdieron siete millones de pasajeros en el mercado doméstico español y la tendencia en 2009 apunta hacia pérdidas aún mayores. El resto de países europeos muestran intensidades en sus tendencias más moderadas que en el escenario actual suponen ligeras subidas/bajadas o el simple estancamiento.

3. MUY SENSIBLE A LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA.

El comportamiento de la demanda de transporte aéreo tiende a magnificar la evolución económica general. Se trata de un sector dependiente de la actividad global del país y, de forma creciente, del contexto internacional. Aunque durante los últimos años existían indicios que permitían pensar que el transporte aéreo se había convertido en un servicio esencial para la vida económica y personal de los españoles los hechos demuestran lo contrario. Cuando la renta nacional crece parte de la nueva riqueza se destina a viajar más o a hacerlo de forma más rápida y cómoda. Asimismo, cuando la situación económica se deteriora y el capital disponible se contrae los desplazamientos en avión son uno de los gastos que se recortan con mayor rapidez.

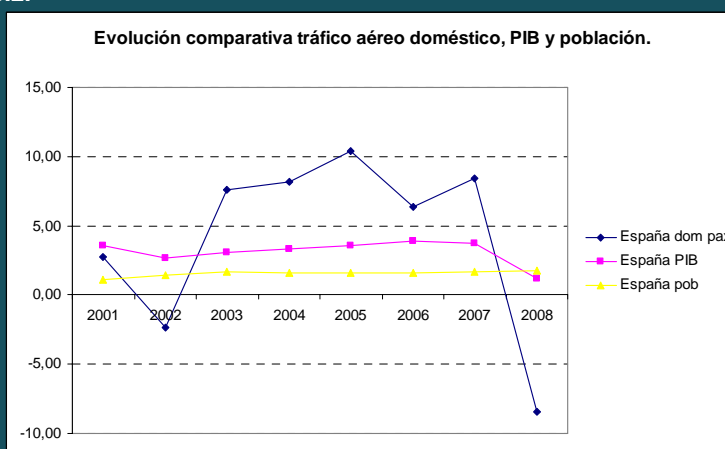
Gráfico 3.1.



Fuente: Aena, Eurostat.

Las principales variables que influyen en la generación de la demanda, además de la existencia de una distancia que recorrer, son la población y la riqueza. Si se asume que la mayor parte de la demanda doméstica es nacional y consecuencia de la evolución de esas variables en España se observa que la más inelástica, el número de habitantes, apenas varía. Sin embargo, el crecimiento del PIB sí tiene un impacto directo, inmediato y multiplicador en la generación de demanda. Del análisis de la serie histórica correspondiente al período 2001-2008 se puede establecer que incrementos del PIB superiores al 4% implican un factor de crecimiento de la demanda aérea doméstica de 2 veces el PIB de media, mientras que crecimientos inferiores conllevan una contracción de la demanda que puede llegar a 4-5 veces el PIB en sentido negativo.

Gráfico 3.2.

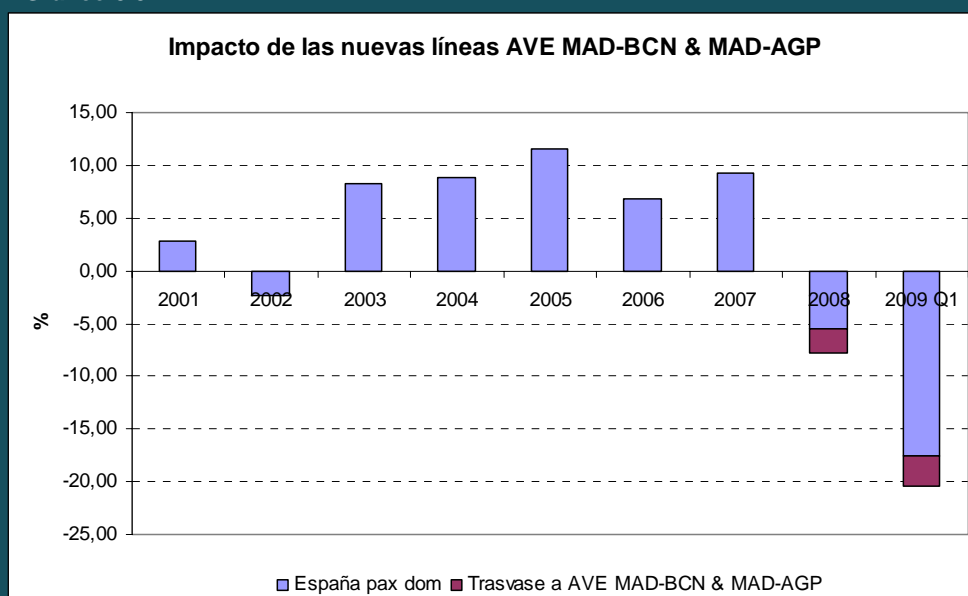


Fuente: Aena, Eurostat.



La existencia de una distancia geográfica que salvar es más estática que las dos variables mencionadas anteriormente, la población (potenciales pasajeros) y la riqueza (capacidad y disposición a volar). Sin embargo, no es inamovible ya que, si bien la geografía nacional es prácticamente invariable no lo son los trazados ni la rapidez y seguridad con las que se transita por ellos. Asimismo, el avión puede ver afectada su rapidez por la existencia de restricciones de velocidad y vuelo. Asimismo, no es un medio de transporte cuya eficiencia se mida de forma independiente sino comparativamente con la de otros medios de transporte alternativos. Además, se está demostrando que la capacidad de mejora de éstos es notable y muy superior a la del avión.

Gráfico 3.3.

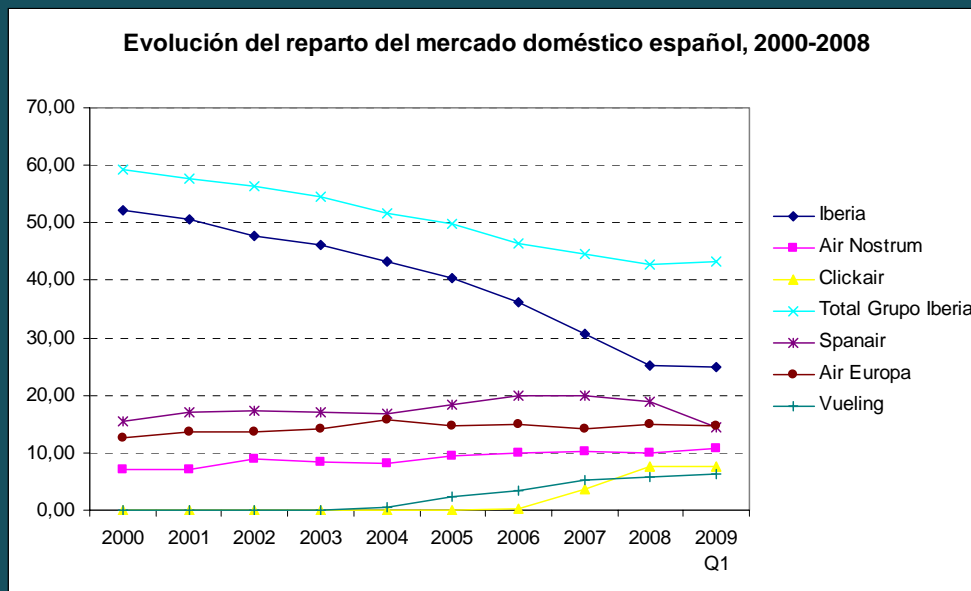


Fuente: Aena, RENFE y elaboración propia.

El impacto de la apertura de las nuevas líneas de AVE Madrid-Barcelona y Madrid-Málaga ha sido apreciable pero en ningún caso supone una variación en la tendencia subyacente de desplome en la demanda. La depresión en el tráfico es consecuencia de la crisis económica general y global siendo la apertura de nuevas líneas de alta velocidad ferroviaria un elemento agravante de la situación. Por otra parte, parece claro que la captación de tráfico por parte del AVE se ha estabilizado siendo el transporte aéreo simplemente un perdedor neto en la contracción súbita y radical de la demanda.

4. DESARROLLO CUALITATIVO.

Gráfico 4.1.



Fuente Aena y elaboración propia.

El crecimiento del mercado doméstico español ha ido acompañado de un incremento en su complejidad. El número de operadores es superior que el existente al comienzo de la década y las características de su oferta han tendido a constituir elementos diferenciadores cada vez más marcados. La posición dominante de Iberia se ha degradado durante la presente década hasta estabilizarse aparentemente durante los primeros meses de 2009 en momentos de gran contracción de la demanda y crisis económica en general. Este proceso incluye la segmentación de la oferta a través de dos marcas, Air Nostrum y Clickair, además de la propia de Iberia. La primera de ellas opera rutas principalmente regionales, frecuentemente transversales, con apenas competencia. La segunda de ellas, Clickair, está inmersa en un proceso de fusión con Vueling mediante el que seguirá presente en sector del bajo coste doméstico y europeo. En realidad, su nacimiento tuvo que ver más probablemente con la contención estratégica de Vueling y la sucesión de Iberia en Barcelona que con la existencia de un plan de negocio viable en el mercado doméstico español.

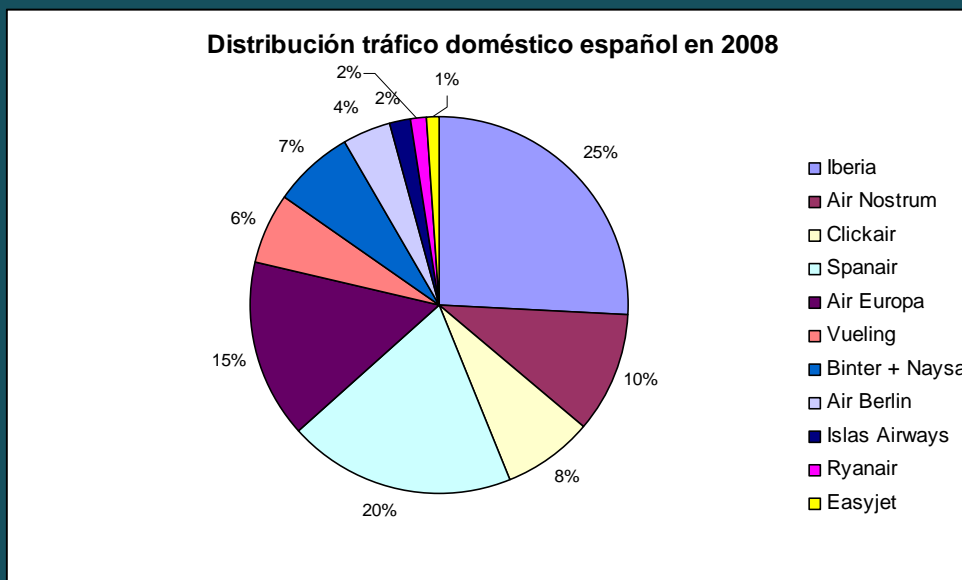
Spanair ha tratado de representar una alternativa real a Iberia en el mercado nacional durante la presente década y a punto a estado de conseguirlo. Ha sido la reducción de vuelos operados por la propia Iberia (descontados los volados por Air Nostrum y más recientemente Clickair) lo que ha provocado el acercamiento de ambas empresas. La participación de Spanair en el mercado doméstico ha sido muy estable alcanzando el 20% en 2006 y 2007, inmediatamente antes de la eclosión de la crisis económica internacional y del proceso de descomposición de la propia empresa que llevaría a su venta a comienzos de 2009. Precisamente el primer trimestre de 2009 ha supuesto una reducción drástica de la actividad de la empresa que la aleja del objetivo de constituir una opción equiparable a Iberia y la posiciona por primera vez detrás de Air Europa en cuanto a cuota de mercado doméstico.

Air Europa ha seguido una evolución cuantitativa de su participación en el mercado doméstico similar a la de Spanair. Sin embargo, su presencia ha sido cualitativamente diferente. La empresa se ha concentrado en las conexiones de la Península con ambos archipiélagos y en las conexiones radiales con los mercados peninsulares más relevantes.



Vueling apenas superó el 5% del mercado doméstico en 2007 y 2008 por detrás de una Clickair que esencialmente heredó tráfico de Iberia. El valor de Clickair en el momento actual reside más en la diversificación de la oferta que su presencia aporta que en su aportación de tráfico neta real.

Gráfico 4.2.



Fuente: Aena.

El último año completo, 2008, refleja la todavía posición dominante de Iberia en el mercado nacional. Operando con su propia marca domina la cuarta parte de la demanda en número de pasajeros volando básicamente vuelos radiales desde Madrid. Si a la cuota de mercado de Iberia se añaden las de la franquiciada Air Nostrum y la participada Clickair la posición dominante de Iberia se ve fortalecida notablemente. La primera de ellas controla la décima parte de la demanda y lo que es más importante, se trata de un segmento del mercado esencialmente regional, al que el resto de compañías no tiene acceso y que genera un *yield* superior.

La fusión entre Vueling y Clickair tendrá un impacto desequilibrante en el panorama actual. Iberia, Air Nostrum y la propia Clickair controlan algo más del 40% del mercado, una porción similar a la que representan Spanair, Air Europa y Vueling. El traslado de Vueling de éste grupo de compañías independientes y coordinadas de forma oportunista hacia la esfera del mejor organizado grupo de empresas próximas o participadas por Iberia afectará, por lo tanto, al mercado local.

La importancia del mercado interinsular de las Islas Canarias queda reflejada por el hecho de que las dos compañías operadoras en él, Binter e Islas Airways, suponen prácticamente el 10% del total del tráfico doméstico español. Se trata, además, de un mercado protegido de la competencia y expuesto únicamente a la posible evolución de las conexiones marítimas.

Las principales compañías de bajo coste europeas, Ryanair, Easyjet y Air Berlin, suponen un 7% del total de la actividad doméstica española. Esta presencia, todavía escasa en 2008, puede variar rápidamente al coincidir la expansión de estas compañías con la contracción de la oferta de los operadores tradicionales.

Gráfico 4.3.

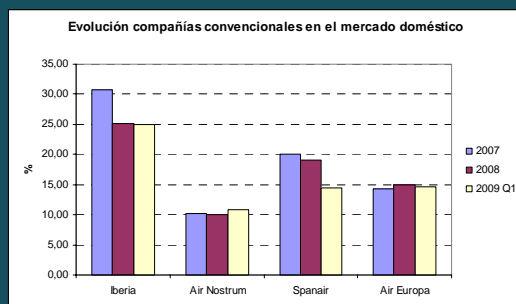
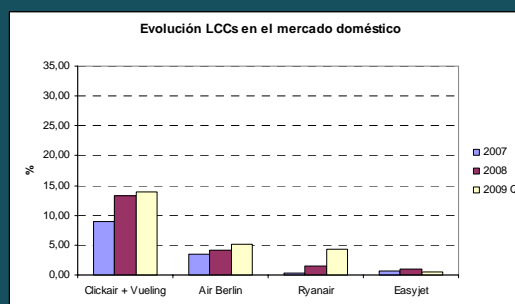


Gráfico 4.4.



Fuente: Aena.

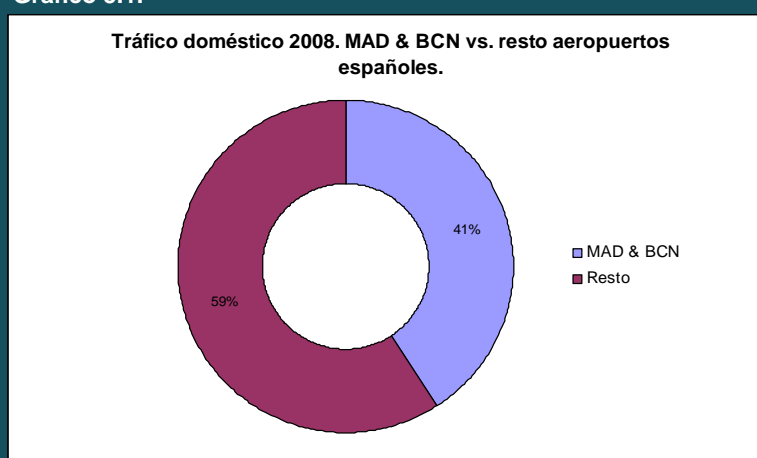
Durante los primeros meses de 2009 Iberia, Air Nostrum y Air Europa han mantenido su cuota de mercado y anunciado los dos primeros importantes recortes en a su actividad aplicables durante 2009. La suma de las participaciones en el mercado de Clickair y Vueling, así como la presencia de Air Berlin y Ryanair han crecido a comienzos del mismo año. Easyjet es la única compañía de bajo coste que no solo no ha incrementado su cuota de mercado sino que la ha visto erosionarse, una consecuencia directa de su prioridad en la búsqueda del *yield* por encima del volumen.

Probablemente los datos del primer trimestre de 2009 marquen la tendencia de lo que resta de año y sus consecuencias se prolonguen en 2010. La crisis actual puede acelerar el proceso de crecimiento de las compañías de bajo coste en el mercado doméstico español absorbiendo tráfico punto a punto y constituyendo el principal argumento del transporte aéreo frente al AVE. El sector estaría así ante una inversión completa de la situación que existía hace una década. El avión pasaría a ser la opción barata y el ferrocarril la cara, atrayendo a la demanda con este factor como elemento determinante.

5. COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO DOMÉSTICO. DIFERENCIAS ENTRE LOS PRINCIPALES EMISORES DE TRÁFICO, MADRID Y BARCELONA.

Los aeropuertos de Madrid y Barcelona concentran más del 40% del tráfico doméstico en España y en el resto de aeropuertos españoles la mayor parte de la actividad doméstica se relaciona con estas dos ciudades. En consecuencia, se puede afirmar que directa o indirectamente el mercado doméstico consiste, en esencia, en comunicar estas dos ciudades entre sí y con el resto del país. Los flujos de demanda se canalizan a través de corredores que, debido a su carácter intrínsecamente dominante, absorben el tráfico de otros o simplemente anulan su viabilidad.

Gráfico 5.1.



Fuente: Aena.

El dominio del panorama aéreo doméstico español por parte de los aeropuertos de Madrid y Barcelona no puede ocultar diferencias relevantes que con la progresiva implantación del AVE deberán acentuarse. El desequilibrio en el número de compañías y capacidad basadas en Madrid y Barcelona ha impedido hasta ahora que la evolución del tráfico en ambos aeropuertos sea aún más reveladora.

Madrid registra volúmenes de tráfico muy superiores a los de Barcelona que justifican su elección como *hub* o centro de distribución de tráfico por parte de las compañías aéreas españolas en general e Iberia en particular. Aunque la tendencia general de todas las clases de tráfico es similar en ambos aeropuertos así como el peso de cada uno de ellos en el total es interesante apreciar que el equilibrio entre el tráfico doméstico y el internacional se rompe durante los últimos años con mayor rapidez en Madrid que en Barcelona.

La súbita interrupción de la evolución de la actividad registrada en 2008 se acentuará durante 2009. Esta es una realidad que afecta a ambos aeropuertos pero la aparente solidez del mercado internacional parece proteger a Madrid con mayor eficacia que a Barcelona. Este último aeropuerto está soportando el estancamiento y ligera contracción de la actividad internacional a la vez que su tráfico doméstico se desploma.

Gráfico 5.2.

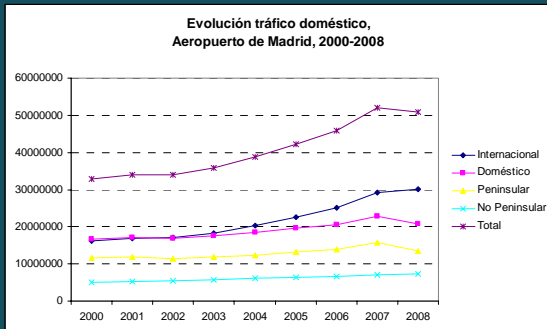
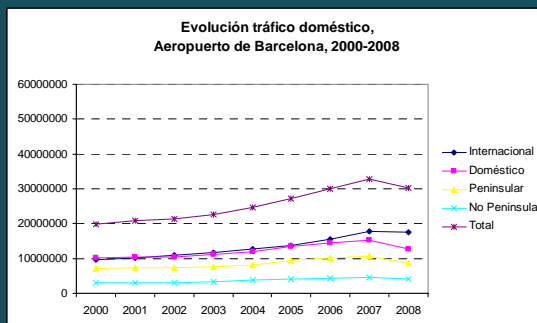


Gráfico 5.3.



Fuente: Aena y elaboración propia.

Si bien las cifras de tráfico absolutas arrojan una imagen que permite ubicar la importancia general objetiva de cada aeropuerto es importante relativizar las cifras. Indexando todos los tráficos en el año 2000 con valor 100 se observa la relevancia del crecimiento del tráfico internacional (superior al 80%) para ambos aeropuertos. Incluso el mercado con una evolución más modesta, el peninsular, experimenta un incremento intenso del 40%. Las diferencias evolutivas entre los distintos tipos de tráfico son menores en Barcelona que en Madrid pero la caída registrada durante 2009 en El Prat es más generalizada y acusada. Es evidente que para el aeropuerto catalán el peso del principal corredor aéreo de Europa, el que une Madrid y Barcelona, es superior que para Barajas al aplicarse sobre un volumen total de tráfico inferior. Por el mismo motivo el impacto de la apertura del AVE ha sido proporcionalmente superior en Barcelona que en Madrid. Finalmente, el colapso de la demanda en El Prat afecta a todos los tráficos incluyendo el internacional y el de las islas, dos segmentos que continuaron creciendo en Madrid durante 2008.

Gráfico 5.4.

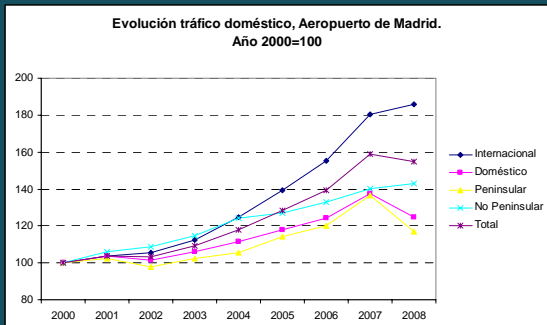
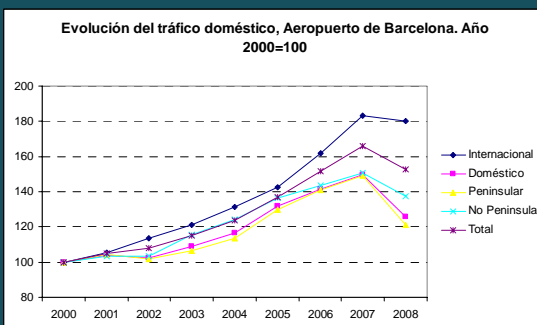


Gráfico 5.5.



Fuente: Aena y elaboración propia.

Los dos aeropuertos más importantes de España ofrecen en términos generales un patrón en la evolución de su tráfico muy similar. Ambos aeropuertos se ubican en un contexto económico y social equiparable y responden a estímulos de características e intensidades parecidas. Pero existen dos diferencias importantes entre ambos.

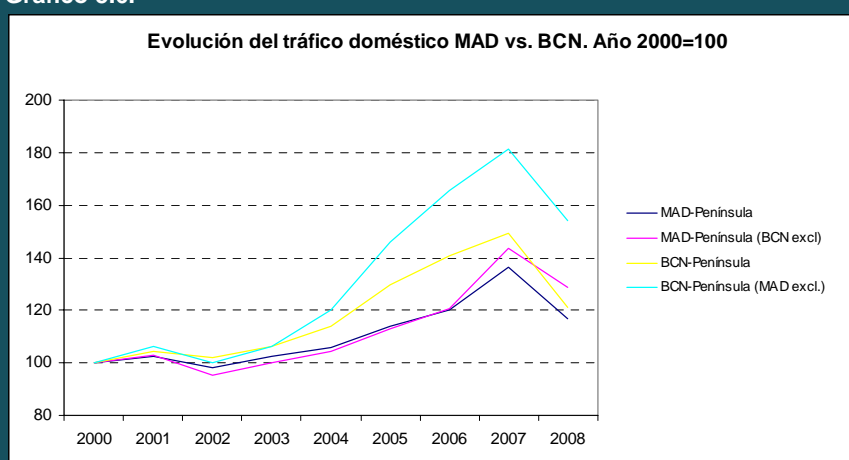
- **Centralidad vs. periferia.** Madrid es el centro geográfico, administrativo, económico y de la red de transporte española y de España con el exterior. Barcelona es el segundo gran centro económico y demográfico del país pero se encuentra en la periferia y tiene una capacidad de atracción de tráfico menor que Madrid.
- **Base operativa.** Para el desarrollo de un aeropuerto es clave que una o varias compañías aéreas lo adopten como base operativa. Madrid es la única base de Iberia



y con mayor o menor intensidad lo es de Spanair y Air Europa. Barcelona, sin embargo, solo es base de Vueling/Clickair.

Un hecho para analizar es el que estos dos elementos diferenciales no aporten una mayor desviación en la evolución cuantitativa de ambos aeropuertos pero es evidente que cualitativamente esas diferencias son más apreciables. Durante los últimos años el déficit de conexiones domésticas de Barcelona con respecto a Madrid se fue corrigiendo permitiendo que el crecimiento de este tipo de tráfico se desarrollase a un ritmo mayor que en la capital de España. Entre 2000 y 2007 el número de pasajeros que voló entre Barcelona y destinos domésticos peninsulares al margen de Madrid creció un 80% mientras que el equivalente desde Madrid (vuelos a destinos en la Península experto Barcelona) solo lo hizo un 40%. Indudablemente éste último es un crecimiento impresionante pero se relativiza drásticamente cuando se contextualiza con el experimentado en Barcelona.

Gráfico 5.6.



Fuente: Aena y elaboración propia.

El extraordinario crecimiento de Barcelona se ha debido, principalmente al desarrollo de los vuelos transversales que evitan conectar en Madrid para alcanzar el destino doméstico final en la Península. Durante la presente década se ha construido una oferta más próxima a una demanda latente o derivada a través de Madrid que ha sido estimulada automáticamente. El enriquecimiento de la oferta se ha articulado en torno a varios factores:

- **Aumento de la capacidad.** Las compañías aéreas han introducido en el mercado una gran cantidad de asientos debido al déficit existente al comienzo de la década y a que servir adecuadamente un mercado de las dimensiones de Barcelona implica la programación de varias frecuencias diarias.
- **Mejora de los horarios.** Las salidas y llegadas en ambos extremos de los vuelos fueron programadas para permitir viajes de ida y vuelta en el mismo día. Para ello se establecieron vuelos a primera hora de la mañana y regresos a última hora de la tarde. Se permitió así mejorar la rapidez de los desplazamientos de trabajo y el avión ganó una ventaja competitiva sustancial al reducir el tiempo de viaje y eliminar dietas y gastos de alojamiento.
- **Introducción o incremento de la competencia.** El incremento de la capacidad y la mejora de los horarios están directamente ligados a la aparición o incremento de la competencia. La existencia de alternativas a la oferta existente, normalmente por parte de Iberia, dinamizó el mercado y modificó los patrones de viaje existentes hasta entonces en muchas regiones de España.
- **Reducción de las tarifas.** El incremento de la capacidad y la aparición o intensificación de la competencia significaron una reducción de las tarifas lo que

estimuló aún más la demanda. En muchos casos la ampliación del mercado significó la disponibilidad por primera vez de precios equiparables a los del bajo coste internacional.

- **Vueling.** El nacimiento de Vueling como compañía de bajo coste basada en Barcelona transformó el mercado doméstico desde ese aeropuerto y posteriormente desde otros aeropuertos españoles. Aportó capacidad y ofreció un nuevo concepto de bajo coste español adaptable al contexto internacional europeo que alteró el panorama local sustancialmente.

Los motivos para que la recesión del tráfico durante 2008 haya sido más intensa en Barcelona que en Madrid a pesar de que este aeropuerto sufrió la apertura de una línea más de AVE, la de Málaga, hay que buscarlos en los mismos factores que facilitaron su eclosión en los años anteriores. Las rutas transversales que conectan Barcelona con el resto de la Península estaban alcanzando los umbrales necesarios para hacerlas rentables y consolidar su viabilidad a largo plazo. En muchas de ellas cualquier recorte en la capacidad y sobre todo en las frecuencias, horarios y competencia puede tener un efecto negativo desproporcionado. A esta realidad se une el hecho de que Vueling y Clickair, ambas basadas en Barcelona y con una fusión ya en ciernes, redujeron sus flotas y operaciones notablemente ya que, en muchos casos, servían a los mismos mercados.

El resultado final ha sido una contracción más traumática que la experimentada en las rutas domésticas desde Madrid e, indirectamente, un elemento que ha contribuido a ralentizar el descenso del tráfico en este último aeropuerto al retomar parte de su actividad tradicional de conexión entre aeropuertos españoles.

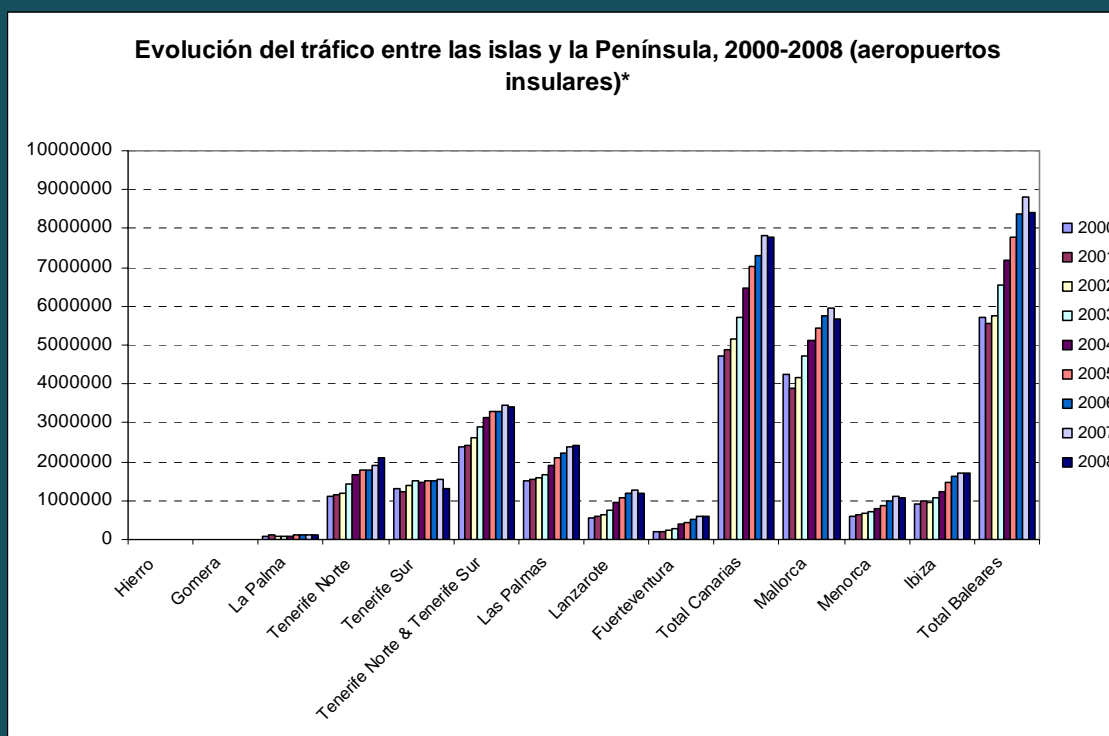


6. LA EXCEPCIÓN DE LAS ISLAS.

El carácter insular de Canarias y Baleares ha permitido una evolución de sus conexiones aéreas más estable que en la Península. Existen dos grandes bolsas de tráfico en el transporte aéreo de las islas, el interinsular y el que comunica ambos archipiélagos con la Península. El primero de ellos está fuertemente subvencionado, la competencia es limitada o inexistente en Baleares pero, está expuesto a la alternativa que supone el transporte marítimo. En el segundo de ellos el medio aéreo es el dominante, también está subvencionado para los residentes pero la competencia entre compañías es más intensa y el mercado más abierto. El volumen total del mercado desde las islas a la península es de algo más de 33 millones de pasajeros que supone el 35% del total del mercado doméstico y, el 16% del total del tráfico.

La actividad entre las islas y la Península ha crecido de forma generalizada. En el caso del archipiélago Canario, solo Tenerife-Sur ha permanecido estancado debido al desplazamiento de la demanda doméstica hacia el aeropuerto de Los Rodeos, en el norte de la isla. El Hierro y la Gomera carecen de conexiones con la Península y sus instalaciones tampoco pueden albergar este tipo de operaciones. La Palma, sin embargo, ha sido incapaz de generar un flujo de tráfico apreciable a pesar de ser un aeropuerto con más de un millón de pasajeros al año.

Gráfico 6.1.



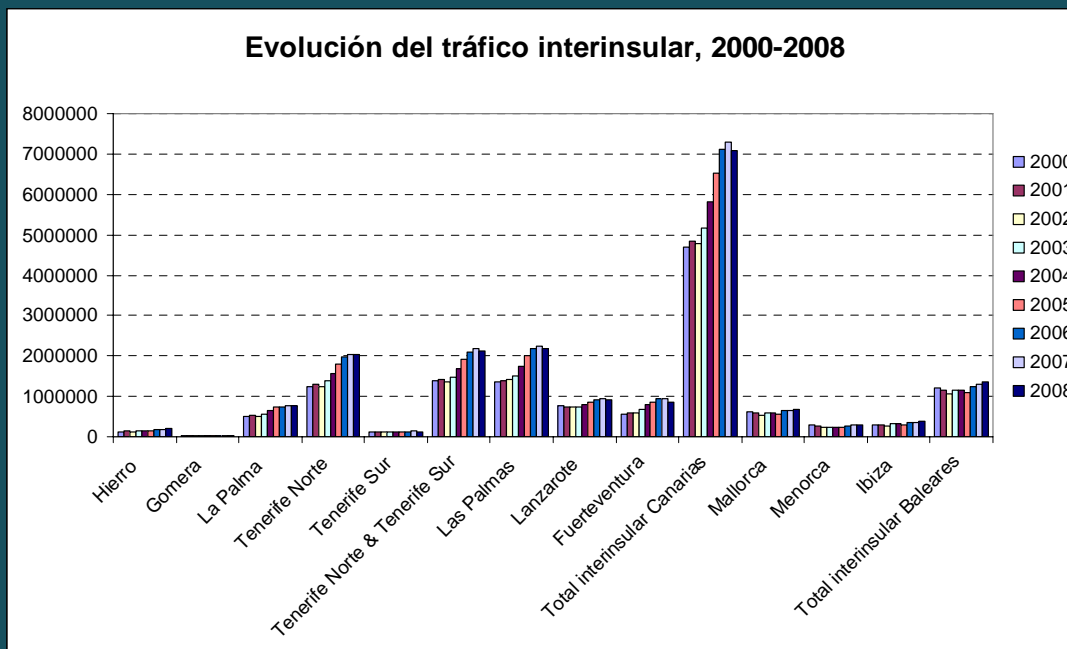
Fuente: Aena y elaboración propia.

* El gráfico incluye únicamente el tráfico entre las islas y la Península registrado en los aeropuertos insulares. El tráfico registrado en el extremo peninsular es esencialmente equivalente por lo que el tráfico total es el doble.

El tráfico interinsular es intrínsecamente estable ya que está compuesto en buena parte por una demanda de carácter social difícilmente renunciable. Asumiendo esa demanda como sustrato del tráfico es destacable el hecho de que los aeropuertos de Tenerife-Norte y Las Palmas, en Canarias ejercen una función de centro de distribución de tráfico captando éste en las islas menores y emitiéndolo hacia la Península y viceversa. En Lanzarote y Fuerteventura así como en los tres aeropuertos baleares se aprecia el impacto del establecimiento de rutas

directas con la Península evitando así las conexiones en los aeropuertos principales de cada archipiélago.

Gráfico 6.2.



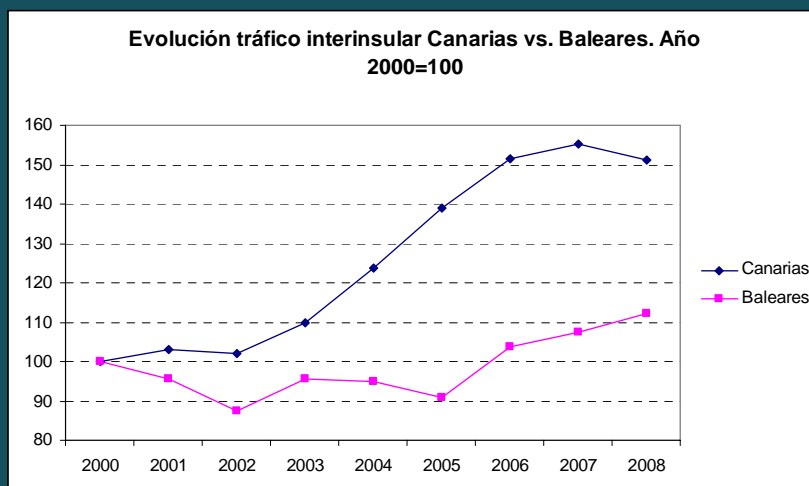
Fuente: Aena y elaboración propia.

La evolución del tráfico interinsular en los dos archipiélagos ha sido dispar durante la última década. Mientras en Canarias el crecimiento ha sido superior al 50% en Baleares el crecimiento ha sido marginal, de solo el 10%, y después de experimentar valores negativos hasta 2005. Los motivos parecen haber sido:

- **Ausencia de competencia en Baleares.** En Baleares Air Nostrum ostenta el monopolio *de facto* de las conexiones aéreas interinsulares. En Canarias, sin embargo, existen dos empresas operando en el mismo mercado, Binter e Islas Airways.
- **Proximidad de la Península.** La mayor cercanía de las Islas Baleares a la Península estimula el tráfico desde las islas menores y deprime el que las une con Mallorca. En Canarias ese papel preponderante de los destinos peninsulares es asumido parcialmente por Tenerife y Gran Canaria.

Gráfico 6.3.



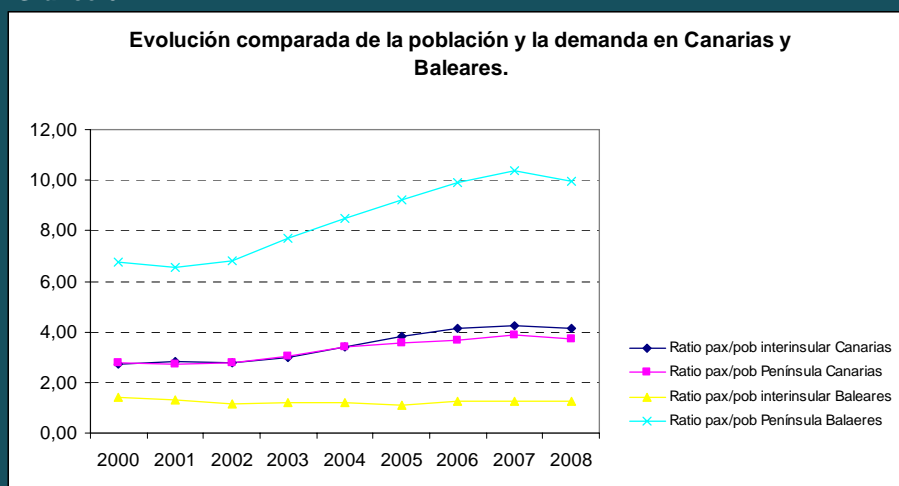


Fuente: Aena.

Las características de la oferta de transporte marítimo podrían contribuir a explicar esta evolución dispar pero las distancias son similares en ambos archipiélagos (al menos entre las islas más importantes de Canarias y todas las de Baleares), el tipo de servicio equiparable y los precios comparables. En consecuencia es razonable asumir que la razón de esta evolución dispar está en las características de la oferta de transporte aéreo interinsular balear y/o en las de la demanda.

El análisis de la interacción entre población y demanda en los dos archipiélagos ofrece una visión interesante del recorrido experimentado en las islas durante la última década. Mientras en Canarias el tráfico interinsular y el que se desplaza entre el archipiélago y la Península registran una demanda con respecto a la población prácticamente idéntica y un desarrollo similar en Baleares las diferencias son evidentes. Aquí la relevancia de ambos mercados es diferente y su evolución también. La demanda interinsular balear está deprimida y su trayectoria confirma un estado de estancamiento de largo recorrido. El tráfico con la Península es, sin embargo, sustancialmente más intenso que en Canarias y su crecimiento ha sido excepcional hasta el inicio de la crisis económica en 2008.

Gráfico 6.4.



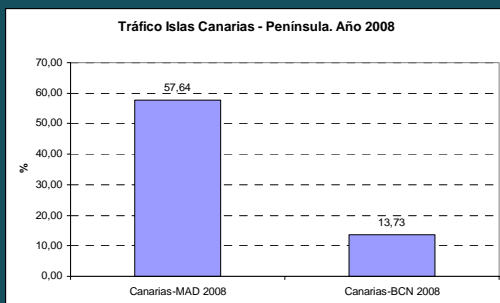
Fuente: Aena.

Teniendo en cuenta que la composición del tráfico entre la Península y las islas incluye dos grandes grupos comunes a ambos archipiélagos, el turístico y el convencional vertebrador de

ambos archipiélagos en la economía y sociedad nacionales hay que buscar los motivos para esa evolución dispar en:

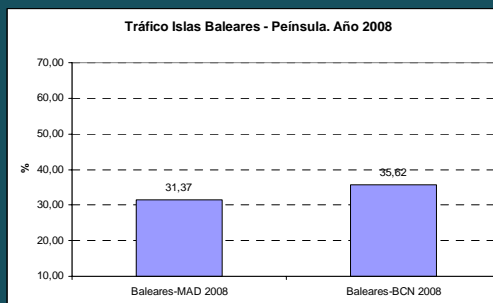
- **Distancia.** Las Islas Canarias están a dos horas y media de vuelo de la Península mientras que las Baleares se encuentran a una hora. La distancia protege el mercado del transporte aéreo pero también lo limita. La secuencia lógica de a mayor distancia precios más elevados y por lo tanto menor demanda se cumple en el caso de Canarias. En Baleares, en cambio, los vuelos con la Península son cortos y, aunque proporcionalmente sean más caros que los de Canarias, el precio total es menor. En consecuencia, ante un tiempo de vuelo menor y un precio más reducido la demanda es superior.
- **Turismo nacional en Canarias.** Para el turismo nacional Canarias es un destino más exótico que Baleares en general y Mallorca en particular. El coste del vuelo en el conjunto del presupuesto hace que la estancia media tienda a ser más prolongada que en Baleares y, por lo tanto, el coste final mayor. Como consecuencia de todo ello el flujo de pasajeros vacacionales entre Canarias y la Península es proporcionalmente inferior al existente entre Baleares y la Península.
- **Air Berlin.** El desarrollo de un centro de distribución de tráfico o *hub* por parte de la compañía alemana Air Berlin en el aeropuerto de Mallorca ha estimulado el tráfico de pasajeros entre la Península y la isla aunque su destino final no sea ésta sino alguna ciudad europea, normalmente alemana. No existe un fenómeno similar en Canarias.
- **Relevancia de Barcelona.** Finalmente, la capacidad de atracción y emisión de tráfico hacia las islas por parte de los principales aeropuertos españoles, Madrid y Barcelona, presenta diferencias importantes. La proximidad cultural, económica y social de Cataluña y Baleares no existe entre Canarias y otra región peninsular. Este hecho no solo dinamiza el tráfico entre la Península y el archipiélago balear, sino que dibuja un escenario de equilibrio con Madrid que no se aprecia en las conexiones de Canarias con la Península. En este último caso la preponderancia de Madrid es evidente concentrando más de la mitad de la demanda mientras que Barcelona apenas supera el 10%.

Gráfico 6.5.



Fuente: Aena.

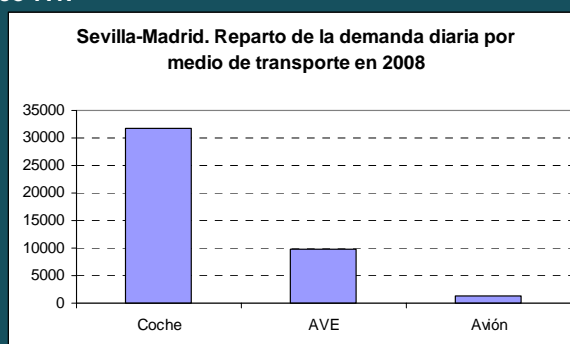
Gráfico 6.6.



7. AVE.

Cuando en 1992 se inauguró la primera línea de alta velocidad ferroviaria en España entre las ciudades de Madrid y Sevilla se materializó en nuestro país la principal amenaza para el transporte aéreo en distancias inferiores a los 500-600 kilómetros. Esa distancia en España incluye la totalidad de destinos domésticos peninsulares servidos desde Madrid. La hipótesis evaluada en la época (hace diecisiete años) asumía como creíble que el avión desaparecería o conservaría un papel testimonial en los enlaces en los que el AVE estuviera presente.

Gráfico 7.1.

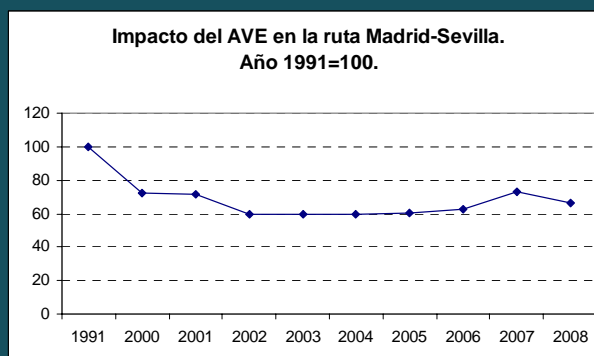


Fuente: RENFE.

Casi dos décadas después el escenario de un día laborable en la ruta que une las ciudades de Madrid y Sevilla refleja un reparto dominante del vehículo particular sobre el ferrocarril y el avión. El AVE es el medio de transporte público más popular a pesar de ofrecer unos precios elevados desde el primer año de operación. El avión apenas logra captar la séptima parte del tráfico del ferrocarril de alta velocidad transportando alrededor de un millón de pasajeros al año en ambos sentidos mientras que el autobús ha sido relegado a una posición marginal.

El primer impacto de la apertura de la línea de alta velocidad entre Sevilla y Madrid supuso la pérdida del 30% del tráfico aéreo existente en ese momento. Posteriormente el avión ha mantenido un volumen de su demanda estable pero proporcionalmente decreciente. Durante la última década el ritmo de crecimiento de la economía y del sector del transporte en España ha sido intenso y el avión en esta ruta ha mantenido una actividad estable. Se puede afirmar que el AVE se convirtió con rapidez en el medio de transporte de referencia en el momento de su apertura y posteriormente ha ido captando la práctica totalidad del potencial de crecimiento.

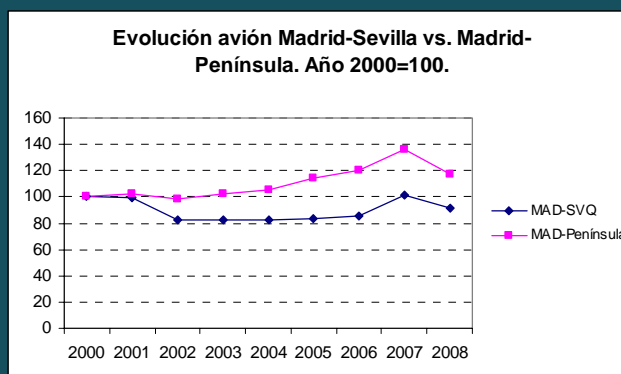
Gráfico 7.2.



Fuente: Aena, RENFE.

La existencia de la conexión de AVE entre Madrid y Sevilla durante un período largo de tiempo permite constatar los efectos a largo plazo en el transporte aéreo. Contextualizando el comportamiento de la conexión aérea entre Madrid y Sevilla durante la última década con la evolución del resto de las rutas domésticas peninsulares con origen o destino en Madrid se advierte que la existencia de una alternativa de AVE ha supuesto la pérdida de un 25% del potencial de crecimiento anual en 2008.

Gráfico 7.3.



Fuente: Aena y elaboración propia.

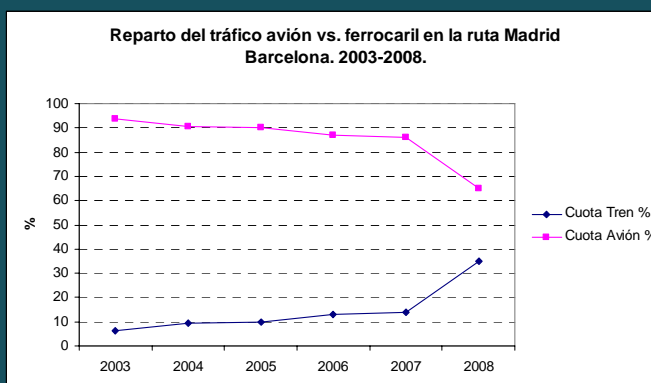
8. AVE MADRID-BARCELONA Y MADRID-MÁLAGA.

Después de más de quince años con una única línea de AVE en España el nuevo impulso institucional en apoyo de este medio de transporte comenzó a materializarse con la apertura de dos nuevas líneas de gran importancia estratégica, las que unen Madrid con Barcelona y Málaga. La evolución inicial ha sido similar a la experimentada por la línea de Sevilla y, aunque la actual coyuntura económica puede distorsionar el comportamiento de las distintas opciones de transporte, es previsible que cualquier nueva apertura tenga consecuencias parecidas en sus respectivos mercados.

En la ruta más relevante, la que une Madrid y Barcelona, el impacto de la llegada del AVE ha sido notable por la escasa competitividad del ferrocarril frente al avión hasta la apertura de la nueva línea. La apertura de algunos tramos en los años anteriores a 2008 ya había erosionado ligeramente la cuota de mercado del avión pero fue la inauguración completa de la línea lo que supuso que durante el primer año de operación el transporte aéreo bajase de cerca del 90% a algo más del 60%.

Gráfico 8.1.

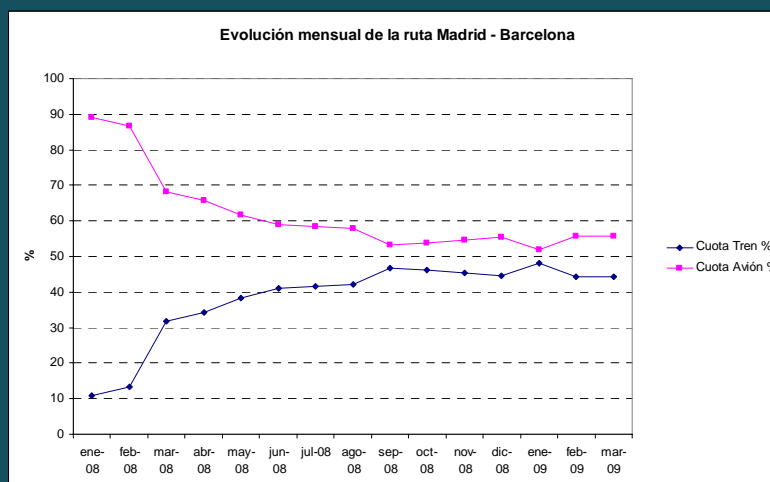




Fuente: Aena, RENFE.

El año 2008 fue un período de puesta en servicio para el AVE entre Madrid y Barcelona por lo que el dato anual no refleja con exactitud su progresión en el mercado entre ambas ciudades en general y con respecto al transporte aéreo en particular. Analizada la evolución mensual se aprecia que durante el primer trimestre del año el AVE experimentó un proceso de captación de tráfico muy rápido que le permitió llegar a controlar más del 30% del mercado. A partir de ese momento su crecimiento fue más pausado hasta estabilizarse con posterioridad al verano de 2008, con el comienzo del nuevo curso económico, ligeramente por debajo del 50%. El avión ha perdido buena parte de su mercado pero mantiene un ligero liderazgo sobre el AVE.

Gráfico 8.2.

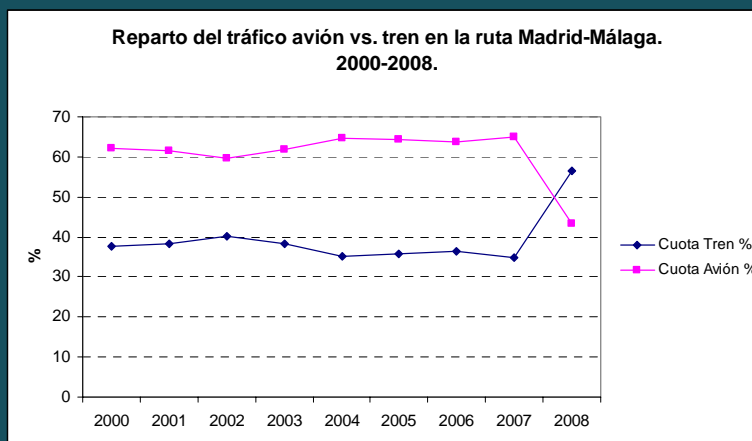


Fuente: Aena, RENFE.

La situación de la línea Madrid-Málaga era diferente porque compartía buena parte del trayecto con el trazado de alta velocidad de la línea de AVE Madrid-Sevilla. En consecuencia, su rapidez y regularidad eran superiores a las del resto de la red de RENFE desde comienzos de la década de los noventa del siglo pasado. Durante ese período de tiempo consolidó una participación en el mercado próxima al 40% que se mantuvo estable hasta la apertura del itinerario completo de alta velocidad a comienzos de 2008. En ese momento la situación se invirtió pasando el ferrocarril a captar cerca del 60% del tráfico.

Gráfico 8.3.

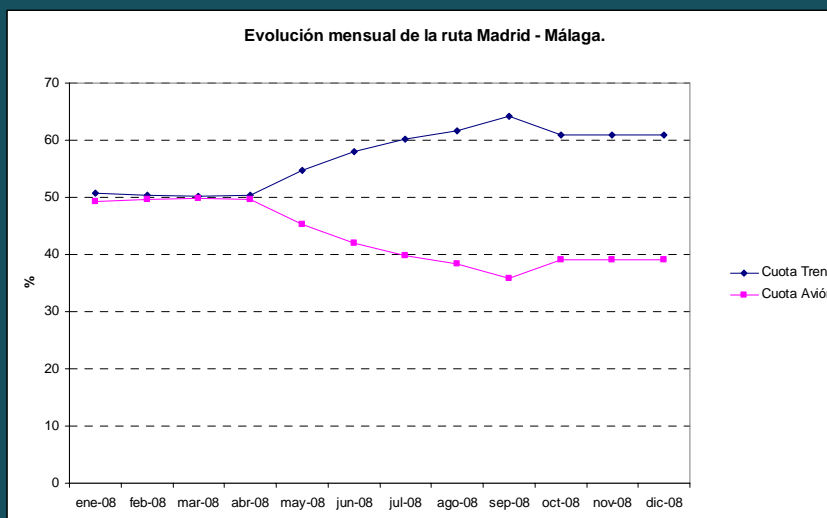




Fuente: Aena, RENFE.

La evolución mensual de la nueva línea refleja un patrón muy similar al de Sevilla y Barcelona. Se aprecia un impacto inicial, que en el caso de Málaga es más suave por la mencionada utilización de parte del trazado AVE de la línea Madrid-Sevilla, para posteriormente estabilizarse, en este caso en un 60%-40% en favor del ferrocarril.

Gráfico 8.4.



Fuente: Aena, RENFE.

Existe una diferencia apreciable entre la primera ruta de AVE abierta al tráfico, la que une Madrid y Sevilla, con las dos inauguradas recientemente (Madrid-Barcelona y Madrid-Málaga). En la primera de ellas el dominio del ferrocarril es abrumador en comparación con las dos últimas. Si bien puede ser prematuro para establecer un criterio definitivo al respecto con los datos disponibles parece razonable afirmar que el reparto entre los dos medios de transporte (AVE y avión) en las rutas domésticas radiales se establece en un 40% para el ferrocarril y un 60% para el avión, con una tendencia que podría llegar a equilibrar ambos medios de transporte con cuotas de mercado similares alrededor del 50%.

Los motivos para que la evolución haya sido diferente con respecto a Sevilla pueden ser:

- En 1992 el sector del transporte aéreo carecía del dinamismo actual. Iberia monopolizaba la ruta y no existían alternativas que defendiesen la cuota de mercado del avión.
- En la actualidad existe una aceptación generalizada de que ambos medios de transporte son compatibles y potencialmente viables operando en el mismo mercado. En 1992 se pensaba que eran probablemente excluyentes y que el transporte aéreo sería el perdedor conservando su presencia gracias al tráfico de conexión canalizado fundamentalmente a través del *hub* de Madrid-Barajas.



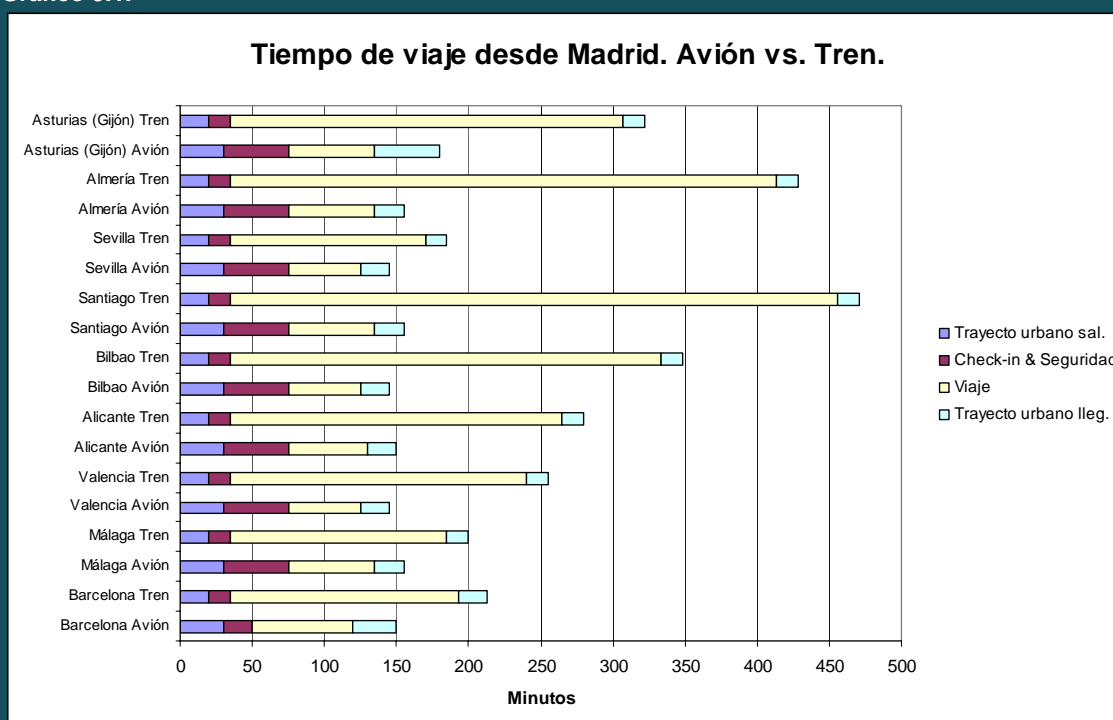
9. COMPARATIVA EN TIEMPO AVIÓN VS. FERROCARRIL.

La irrupción del AVE en el mercado doméstico español está suponiendo un cambio en los hábitos de viaje de buena parte de la demanda. Si bien la mejora en la calidad de la oferta ferroviaria ha mejorado notablemente el avión sigue siendo el medio de transporte más rápido, incluso en las rutas servidas por AVE. Aparentemente buena parte de los viajeros parecen dispuestos a sacrificar rapidez por comodidad en sus desplazamientos lo que beneficia claramente al AVE. El transporte aéreo es percibido como incómodo, especialmente por los controles de seguridad y la masificación de los principales aeropuertos, Madrid y Barcelona.

El avión debería dominar el segmento de mercado que hace desplazamientos de ida y vuelta en el mismo día ya que el tiempo total de viaje en AVE por trayecto supera en 50-60 minutos al del avión (casi dos horas en un viaje de ida y vuelta), un tiempo considerable contextualizado en las veinticuatro horas de un día.

La ausencia de AVE garantiza al avión un dominio cómodo en los segmentos del mercado de mayor poder adquisitivo ya que el tiempo total de viaje en ferrocarril es muy superior.

Gráfico 9.1.

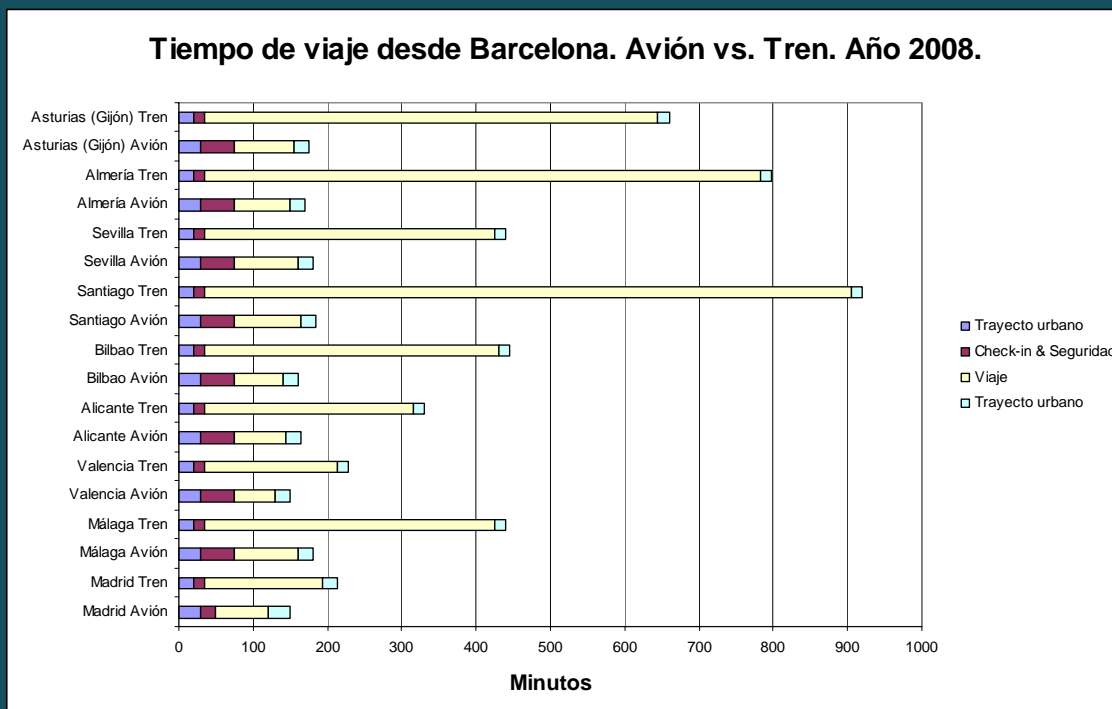


Fuente: Aena, RENFE, DGT y elaboración propia.

La situación en las conexiones desde Barcelona es muy diferente a la que se observa en Madrid. La existencia de una sola línea de AVE, la que une la capital catalana con Madrid, y la propia estructura de la malla ferroviaria española hacen que el ferrocarril no sea competitivo en la actualidad ni es previsible que lo sea en un futuro próximo. Esta situación abunda en la relevancia estratégica para el transporte aéreo doméstico español de las rutas transversales en general y de las que conectan Barcelona en particular. Además de

Madrid y el corredor mediterráneo el resto de la geografía nacional parece protegida con respecto a la penetración del AVE.

Gráfico 9.2.



Fuente: Aena, RENFE, DGT y elaboración propia.

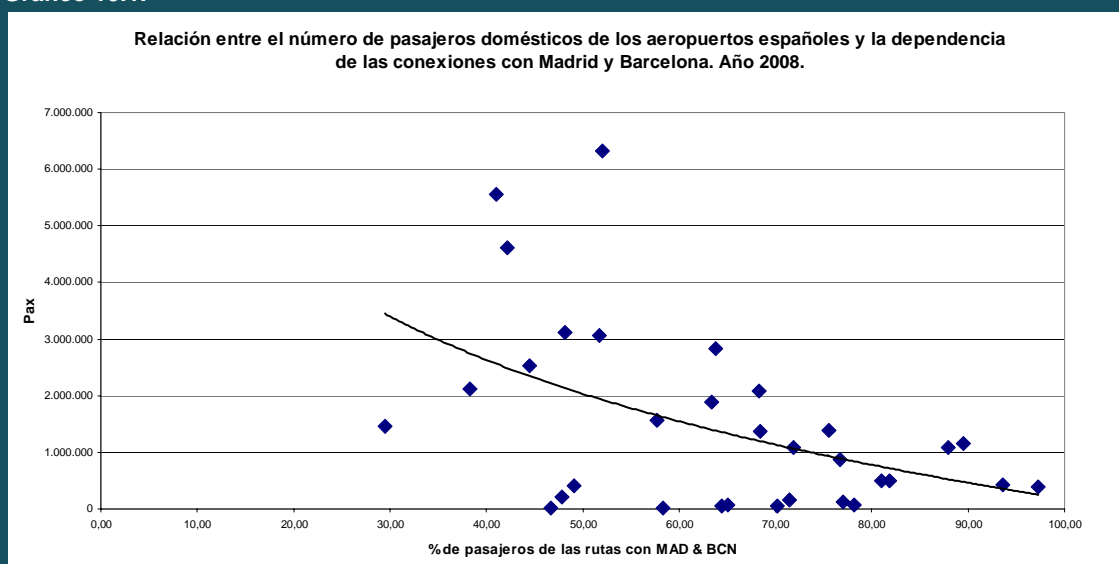
10. ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DOMÉSTICO ESPAÑOL. DEPENDENCIA DE MADRID Y BARCELONA.

El problema de la crisis en el tráfico radial doméstico se ve exacerbado por la dependencia de muchos aeropuertos del tráfico con Madrid y Barcelona. Esta dependencia es mayor cuanto menor es el volumen de pasajeros domésticos. Básicamente las compañías aéreas han desarrollado economías de escala concentrando capacidad en las rutas con Barajas y El Prat y captando tráfico indiscriminadamente con independencia de cuál sea el destino final. Se aporta así un flujo de conexión, especialmente a Madrid, que enriquece artificialmente la actividad de los dos principales aeropuertos españoles. En realidad, es la constatación de la escasa variedad de la oferta doméstica española, todas las compañías aéreas ofrecen un servicio similar y, por lo tanto, son igual de vulnerables a los cambios en el mercado. La situación financiera y el apoyo que supone la pertenencia a alguna alianza son los factores que diferencian las consecuencias finales de un mismo fenómeno.

Esta situación puede verse alterada por dos motivos principales. Uno de carácter exógeno y que afecta esencialmente a la mejora de otras opciones de transporte (AVE y autovías) y otro endógeno, un cambio sustancial en la oferta de las compañías aéreas y los aeropuertos. Probablemente sucedan ambos desencadenando el primero de ellos el segundo. Un cambio radical en el tráfico con la capital de España por la irrupción del AVE podría estimular a las compañías aéreas y a Aena a reorientar la oferta con el objetivo de mantener la demanda, especialmente la que no tiene como origen o destino final a Madrid.

Con la demanda a Madrid en crisis Barcelona se convertirá en el destino con mayor potencial de crecimiento. Debería ser ésta una oportunidad que contribuyera a convertir al aeropuerto de El Prat en un punto de conexión o *hub*, un papel que en la actualidad no cumple por la ausencia de una compañía que esté basada en ese aeropuerto y sea capaz de ofrecer este servicio.

Gráfico 10.1.



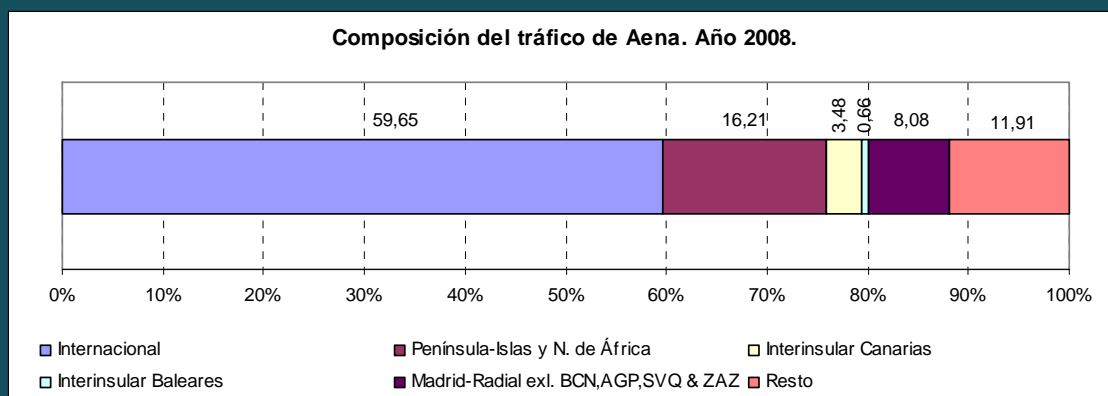
Fuente: Aena y elaboración propia.

11. IMPACTO REAL DEL AVE.

El impacto del AVE en los aeropuertos españoles debe ser contextualizado. En 2008 con las líneas de AVE Madrid-Barcelona y Madrid-Málaga a pleno rendimiento el 60% del tráfico pasajeros de Aena era internacional. Un 16% del tráfico era el que discurría entre la Península y ambos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla. Los mercados interinsulares de Canarias y Baleares supusieron más del 4% de la actividad de Aena en el mismo año. Todos estos mercados están fuera del alcance presente y futuro del ferrocarril de alta velocidad.

Con respecto al resto de actividad de Aena el segmento realmente amenazado por posteriores desarrollos del AVE es el radial desde Madrid al resto de la Península. Si se excluyen las ciudades con aeropuerto ya servidas por el ferrocarril de alta velocidad desde la capital de España (Sevilla, Málaga, Zaragoza, Reus y Barcelona) la bolsa de tráfico realmente expuesta es únicamente del 8% del total de Aena. Este porcentaje proyectado únicamente en el mercado doméstico se convierte en el 19% este tipo de actividad en los aeropuertos de España.

Gráfico 11.1.



Fuente: Aena y elaboración propia.

El hecho de que prácticamente un 20% del tráfico doméstico de Aena esté expuesto a la amenaza del AVE supone que, aplicando los mismos porcentajes de tráfico captados por el ferrocarril en las últimas líneas abiertas a Barcelona y Málaga (un 40% del mercado), los aeropuertos españoles perderían más de un 7% de sus pasajeros domésticos y algo más del 3% de su actividad total.

Tabla 11.1.

| Pax domésticos (x1000) | Origen MAD | Destino MAD | Total MAD | Total MAD - 40% | Pax perdidos |
|------------------------|------------|-------------|-----------|-----------------|--------------|
| Bilbao | 1007 | 1009 | 2016 | 1209,6 | 806,4 |
| Valencia | 1000 | 1000 | 2000 | 1200 | 800 |
| Alicante | 835 | 840 | 1675 | 1005 | 670 |
| Vigo | 788 | 789 | 1577 | 946,2 | 630,8 |
| Asturias | 765 | 789 | 1554 | 932,4 | 621,6 |



ESTUDIO DEL TRÁFICO AÉREO DOMÉSTICO EN ESPAÑA

| | | | | | |
|---------------|-------------|-------------|--------------|---------------|---------------|
| La Coruña | 711 | 713 | 1424 | 854,4 | 569,6 |
| Santiago | 599 | 603 | 1202 | 721,2 | 480,8 |
| Jerez | 521 | 525 | 1046 | 627,6 | 418,4 |
| Granada | 358 | 359 | 717 | 430,2 | 286,8 |
| Santander | 318 | 319 | 637 | 382,2 | 254,8 |
| Pamplona | 316 | 317 | 633 | 379,8 | 253,2 |
| San Sebastián | 310 | 310 | 620 | 372 | 248 |
| Almería | 288 | 287 | 575 | 345 | 230 |
| Gerona | 202 | 203 | 405 | 243 | 162 |
| Murcia | 80 | 80 | 160 | 96 | 64 |
| León | 38 | 38 | 76 | 45,6 | 30,4 |
| Badajoz | 29 | 29 | 58 | 34,8 | 23,2 |
| Logroño | 26 | 25 | 51 | 30,6 | 20,4 |
| Vitoria | 22 | 26 | 48 | 28,8 | 19,2 |
| Total | 8213 | 8261 | 16474 | 9884,4 | 6589,6 |

Han sido excluidos los aeropuertos de Barcelona, Málaga, Sevilla y Zaragoza, ya servidos por AVE, así como los insulares y Melilla.

Fuente: Aena y elaboración propia.

Aunque aparentemente ese volumen de tráfico no parece una amenaza relevante para el futuro de los aeropuertos españoles, en realidad, el impacto es dispar. Para los aeropuertos insulares la puesta en servicio del AVE es irrelevante, para Madrid y Barcelona sin embargo, es perceptible, pero para aeropuertos periféricos como el de Vigo, La Coruña o Asturias supondría la pérdida de hasta una cuarta parte de su tráfico.

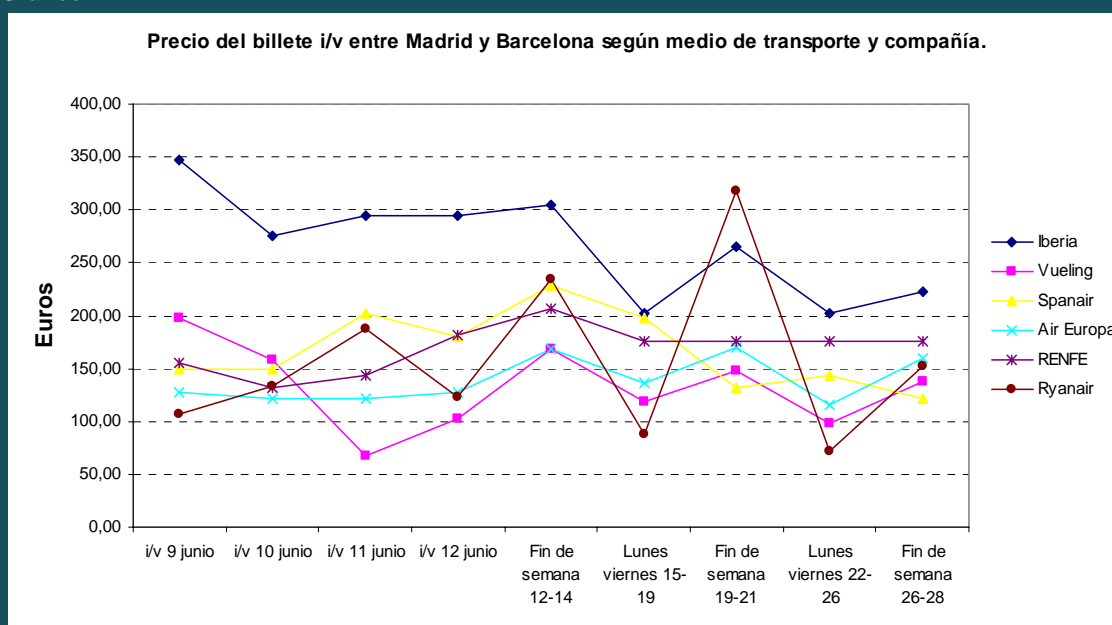


12. Comparativa de tarifas varias compañías aéreas y AVE.

La irrupción del AVE en el corredor entre Madrid y Barcelona y el realineamiento de las compañías aéreas en este mercado en particular y en el doméstico español en general ha generado un escenario abierto y dinámico. Iberia continúa siendo el operador dominante, posee un servicio único como el Puente Aéreo y mantiene unas tarifas superiores al resto de opciones de transporte. El AVE se ha instalado entre el resto de compañías aéreas a corto plazo para emerger como la segunda opción más cara tras Iberia para los billetes que se compran con un plazo de más de 15 días de antelación.

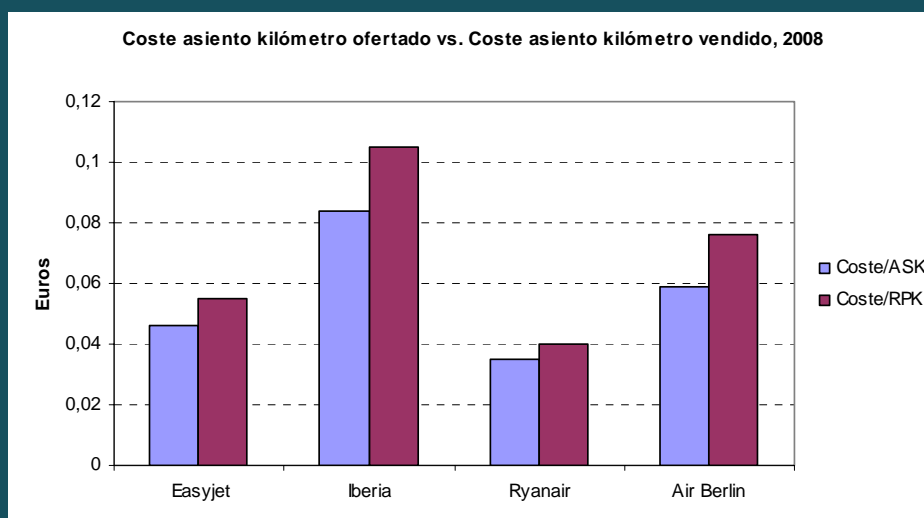
El resto de compañías aéreas muestra distintas aproximaciones a la gestión de su capacidad. Dependiendo de la antelación de la compra y del tipo de desplazamiento a realizar se puede obtener el billete más barato con cualquiera de ellas. Spanair es en términos generales la segunda compañía aérea más cara del mercado mientras que Vueling es la más barata pasados los dos primeros días inmediatamente posteriores a la compra. Air Europa apenas varía sus precios y Ryanair muestra una gestión extremadamente agresiva de sus tarifas. Parece concentrada en la demanda del fin de semana más que en la profesional del resto de los días y dependiendo de la evolución de esta estrategia es posible que ofrezca el billete más barato o el más caro del mercado.

Gráfico 12.1.



*Ryanair opera en el aeropuerto de Gerona-Costa Brava.
Fuente: Iberia, Vueling, Spanair, Air Europa, Ryanair & RENFE.

En este contexto tarifario las compañías aéreas no presentan una situación homogénea que contraponer al AVE. Dependiendo del operador sus costes afectan a la capacidad de reacción ante la competencia ferroviaria y obligan a orientar su oferta a determinados segmentos del mercado. Los costes de Iberia hacen que su servicio de "Puente Aéreo" sea no solo una opción comercial sino una obligación financiera. Los principales operadores de bajo coste europeos, ya presentes en el mercado doméstico español, cuentan con unos costes sustancialmente inferiores que les permiten responder con mayor flexibilidad y consistencia a la amenaza ferroviaria y a la de otras compañías aéreas.

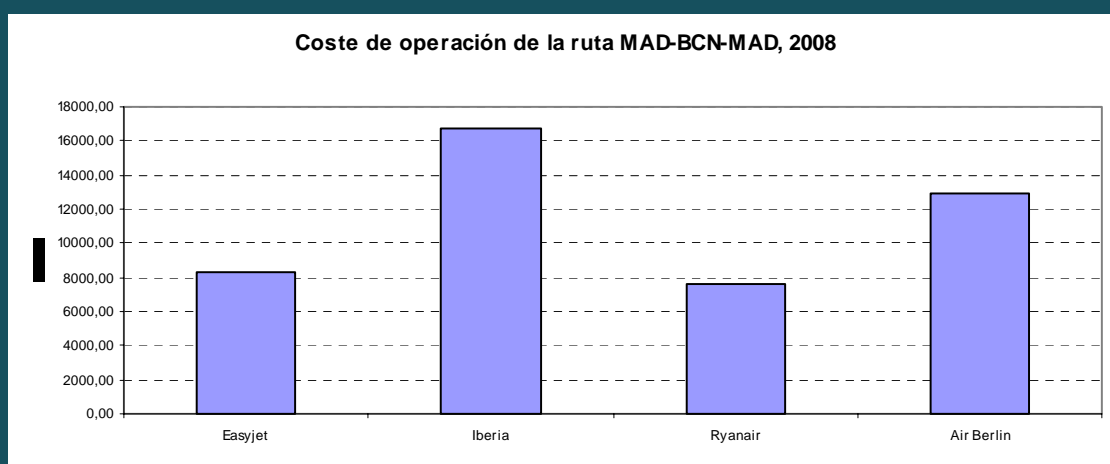


*ASK (Available Seat Kilometer): AKO: Asientos Kilómetros Ofertados.

**RPK (Revenue Seat Kilometer): AKV: Asientos Kilómetros Vendidos.

Fuente: Datos de las compañías aéreas y elaboración propia.

La aplicación de estos costes a la principal ruta doméstica española supone que Iberia debe ingresar más de 16.000 Euros por vuelo de ida y vuelta entre Madrid y Barcelona para comenzar a rentabilizar la operación. Air Berlin, con unos costes intermedios entre los propios de una compañía de bajo coste en sentido estricto y los habituales en las aerolíneas tradicionales, requeriría de 13.000 Euros para no perder dinero. Easyjet y Ryanair con sus coeficientes de ocupación medios solo necesitarían alrededor de 8.000 Euros para ganar dinero en la ruta.



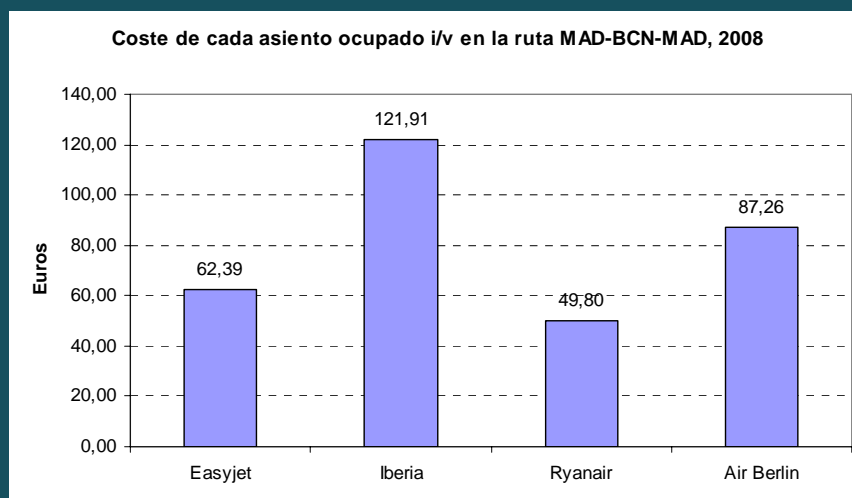
*Se asume como distancia entre Madrid y Barcelona (I/V) 968Kms + 20% en concepto de aproximación, despegue y desviaciones sobre la ruta más corta, total 1161Kms.

**Se asume el siguiente equipo: Easyjet A319, Iberia A319, Ryanair B737-800 & Air Berlin B737-800.

Fuente: Datos de las compañías aéreas y elaboración propia.

Teniendo en cuenta el equipo habitual que operan las mencionadas compañías aéreas en España y los coeficientes de ocupación medios en el conjunto de sus rutas el coste de producir cada asiento vendido en una ruta modelo como la que une Madrid y Barcelona oscilaría entre los 50 Euros en el caso de Ryanair y los más de 120 por parte de Iberia. Actualmente solo Iberia opera esta ruta pero Ryanair vuela entre la capital de España y Gerona como aeropuerto alternativo a Barcelona y tanto Easyjet como Air Berlin son operadores con presencia en el mercado doméstico español y capacidad para entrar en el

principal corredor doméstico español. Por lo tanto, representan una selección equilibrada del presente y posible futuro del mercado doméstico en España reflejado en una ruta clave.



Fuente: Datos de las compañías aéreas y elaboración propia.

Iberia es una línea aérea con presencia internacional intercontinental operando rutas de largo recorrido con unos ingresos medios por pasajero/kilómetro volado menores que las de corto recorrido, pero con mayor rentabilidad debido a su mayor longitud y menores costes por asiento/kilómetro ofertado. En consecuencia, mercados como el que existe entre Madrid y Barcelona deberían aportar unos ingresos por unidad de medida superiores a la media para compensar los bajos ratios de las rutas de mayor alcance. Además, es preciso tener en cuenta el importante papel que las rutas radiales tienen para Iberia alimentando los vuelos de largo alcance que opera desde Madrid. En consecuencia, el margen de la compañía para reducir sus tarifas en su principal ruta doméstica es pequeño y se explica, asimismo, la drástica disminución de su presencia en el mercado nacional, especialmente el peninsular.

Las compañías de bajo coste cuentan, sin embargo, con un margen más amplio para competir con Iberia y el AVE. Tanto Ryanair como easyjet y probablemente Air Berlin disponen de una estructura productiva que las debería permitir competir con RENFE y su oferta de alta velocidad. Posiblemente el principal escenario de competencia de futuro sea el protagonizado por estas empresas en lo que al mercado aéreo se refiere dejando a aerolíneas que operan en red, como Iberia, rutas que impliquen un mayor peso en la alimentación de su *hub* y al AVE segmentos del mercado diferenciados. El incremento de la presencia de Ryanair en las rutas domésticas radiales desde Madrid en un mercado aeroportuario monopolístico como el español, dominado por de Aena, y sin que existan aeropuertos alternativos independientes que ofrezcan condiciones diferentes a los operadores parece apuntar en esta dirección.

13. CONCLUSIONES.

La crisis del transporte aéreo doméstico español es compleja, estructural y coyuntural.

Aunque es fácil enmascarar la situación de depresión del tráfico doméstico actual con la coyuntura económica nacional e internacional la realidad subyacente parece indicar un declive estructural del transporte aéreo en el mercado interior español. Los motivos son de carácter endógeno más que exógeno y se deben principalmente a la sobrecapacidad y escasa o nula rentabilidad.

El ferrocarril de alta velocidad (AVE) es un competidor limitado.

El AVE representa una alternativa real al transporte aéreo doméstico pero únicamente en las rutas radiales desde Madrid. Buena parte de su potencial ya ha sido concretado y el resto de líneas pendientes de apertura tendrá un efecto ya conocido y no excluyente del avión.

Hacia una nueva estructura de la oferta doméstica.

La irrupción del AVE y la propia evolución del sector aéreo están configurando una nueva oferta en la que las compañías de bajo coste desplazarán a las aerolíneas tradicionales. El tráfico de conexión permanecerá en manos de estas últimas pero la demanda "punto a punto" será captada de forma progresiva por nuevos operadores más competitivos que encuentran en el principal mercado doméstico europeo un yacimiento de tráfico de grandes dimensiones y rentable si se explota siguiendo su modelo de negocio.

Dos mercados diferentes el peninsular y el insular.

El mercado doméstico español está dividido en dos grandes bolsas de tráfico, la peninsular, muy expuesta a la evolución de otras alternativas de transporte, y la que implica a las islas, ya sea para desplazamientos interinsulares o de aquellas con la Península. Este último nicho de mercado está muy protegido por las limitaciones de la competencia marítima, especialmente entre Canarias y la Península.

La distribución de la población en la Península Ibérica favorece la construcción de redes radiales.

La estructura radial de la red de transportes española no responde principalmente a criterios políticos sino que refleja la dinámica propia de un país en el que la demanda se halla en la periferia y el centro. Sin embargo, es evidente que esta realidad no justifica el desproporcionado peso de este mercado (el radial) en el conjunto nacional.

Las rutas transversales más protegidas pero peor servidas.

Como consecuencia del punto anterior las rutas transversales han sido tradicionalmente peor atendidas (su tráfico no llega a representar el 12% del total de Aena). La relación entre la oferta y la demanda es proporcionalmente inferior a la existente en el mercado radial. Frecuentemente estos mercados han sido atendidos con una oferta insuficiente, ineficiente, cara o simplemente inexistente.

Ausencia de competencia en la aviación regional.

El extraordinario desarrollo de Air Nostrum durante la última década no responde únicamente a su evolución empresarial sino también a las características del mercado



en el que opera. Con una posición dominante y un monopolio de facto en la Península es el único operador en muchos aeropuertos españoles y el principal protagonista de las rutas transversales aparentemente boyantes pero probablemente subdesarrolladas por la ausencia de competencia.

El tráfico de conexión protegerá al modo aéreo.

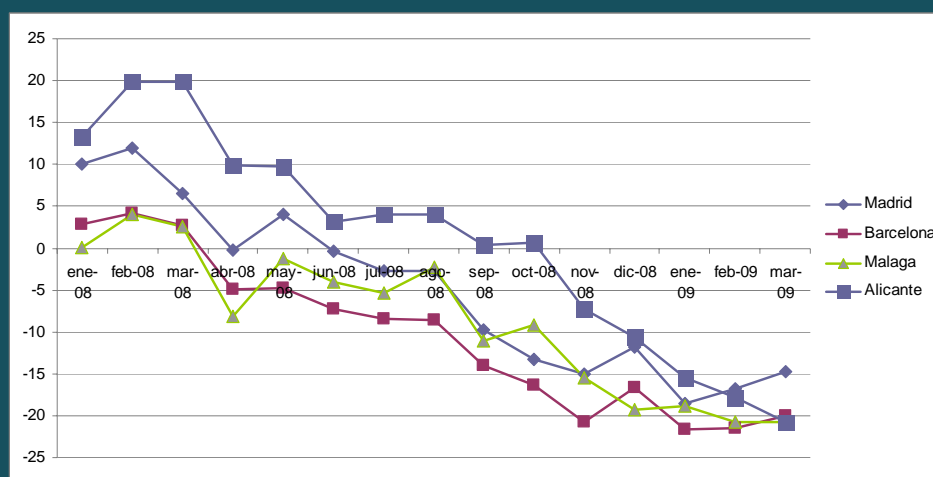
El mercado doméstico más importante, el radial, dispone de un nicho de mercado cautivo que a corto y medio plazo garantizará la masa crítica necesaria para garantizar la viabilidad de la mayor parte de conexiones con Madrid. La deficiente conectividad de El Prat en Barcelona contribuirá a que Barajas mantenga e incremente el tráfico de conexión entre las provincias españolas y otros destinos nacionales, europeos e intercontinentales. La inexistencia de estaciones multimodales en los aeropuertos españoles, especialmente en Madrid, protegerá este nicho de mercado del transporte aéreo doméstico.

Desequilibrio en la competencia con el AVE.

La discusión acerca del traslado al mercado del coste real de la construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias por parte de sus operadores no tendrá efecto a corto plazo en la competencia entre el AVE y el avión. Aparentemente el mercado ha asumido este desequilibrio de partida entre ambos medios de transporte.

La recuperación se advierte, primero en los aeropuertos convencionales, luego en los turísticos. La estructura de la secuencia de tráfico anual es similar a la del 2008.

La erosión del tráfico doméstico desde mediados de 2008 ha sido intensa pero principalmente cuantitativa, no cualitativa. La estructura del tráfico y su comportamiento a lo largo del año 2009 es similar a la de ejercicios anteriores, simplemente se ha contraído significativamente el volumen de actividad. La vanguardia de la tendencia general parecen llevarla los principales aeropuertos del país, Madrid y Barcelona, con una dependencia relativa del tráfico turístico para su evolución. El resto de instalaciones, especialmente las que cuentan con un mercado turístico importante recibieron más tardíamente el impacto de la crisis y parecen estar estabilizándose también más tarde.



Fuente: Aena.



La calidad global del transporte aéreo doméstico se ha deteriorado.

La experiencia de desplazarse dentro de España en avión no solo no ha mejorado en parámetros de calidad básicos, como la rapidez o comodidad, sino que su atractivo se ha degradado recientemente por varios motivos:

- *El concepto aeroportuario.* Los aeropuertos más importantes del país, Madrid y Barcelona, se han convertido en grandes infraestructuras concebidas para facilitar el tráfico de conexión más que el de punto a punto.
- *Las medidas de seguridad.* Durante los últimos años las medidas de seguridad de los aeropuertos han crecido en intensidad y complejidad consumiendo tiempos cada vez mayores y deteriorando la calidad percibida por los usuarios.
- *La imagen.* Hasta hace pocos años viajar en avión era un símbolo de estatus. El ferrocarril, en cambio, representaba exactamente lo contrario. La introducción del AVE con el espectacular incremento de la calidad que ha supuesto y la degradación en paralelo del transporte aéreo, ha invertido esa escala de valores. Los consumidores están dispuestos a pagar más por viajar en tren porque es percibido como una buena opción de transporte cuya relación calidad-precio es competitiva. Sin embargo, los potenciales usuarios del transporte aéreo están preparados para una experiencia sustancialmente diferente por la que hay que pagar una cantidad lo menor posible. La construcción de valor en el transporte ferroviario durante los últimos años solo es comparable a la destrucción del mismo en el aéreo.

Frente a este escenario el ferrocarril de alta velocidad capta a los pasajeros en el centro de las ciudades, cuenta con medias de seguridad más laxas y sus estaciones están claramente orientadas a la demanda punto a punto.

El transporte aéreo continuará siendo esencial en los desplazamientos internos en España. A pesar de ello, sus dimensiones serán inferiores a las existentes hasta 2008 en la medida que se vayan poniendo en marcha más líneas de AVE. No es previsible que se retomen las tasas de crecimiento posteriores a 2002 en un futuro próximo. La competencia que representa el ferrocarril de alta velocidad irá creciendo en alcance y completándose en su oferta. Será, sin duda, la principal alternativa al transporte aéreo que mantendrá su preponderancia en las conexiones con las islas y continuará compitiendo en el mercado interinsular de ambos archipiélagos. El nicho de mercado que suponen las rutas transversales debería estimular su crecimiento en los próximos años si bien para ello sería fundamental la existencia de competencia en el segmento regional, actualmente dominado por Air Nostrum.

La capacidad introducida en el mercado doméstico y el número de operadores que ha entrado o desarrollado su presencia en el mismo han sido determinantes para su crecimiento. La competencia generada ha evidenciado una demanda insatisfecha muy notable susceptible de ser estimulada. Una de las consecuencias de la crisis será la contracción y simplificación de la oferta. La persistencia de esta tendencia a lo largo del tiempo, la degradación de la competencia y la ausencia de innovación, anularán algunas de las principales ventajas competitivas del transporte aéreo frente al ferroviario.

La multimodalidad entre estos dos medios de transporte en España continuará siendo circunstancial e ineficiente. Se desarrollará el escenario de competencia entre ambos a un ritmo más intenso que el de una hipotética colaboración. Los puntos de conexión entre el avión deberían ser mayores y con una buena coordinación de horarios.

Finalmente, el sistema aeroportuario español con grandes infraestructuras concebidas para el tráfico de conexión y grandes volúmenes de pasajeros, podría recuperar parte de la competitividad perdida en el mercado doméstico si se abriesen al tráfico aeropuertos que



replicasen el modelo de aeropuerto de London-City, en el Reino Unido, Linate en Milán, Aeroparque en Buenos Aires o La Guardia en Nueva York. Se trataría de aeropuertos urbanos, con una oferta de corto radio y dirigida a un público de negocios y alto poder adquisitivo dispuesto a evitar las aglomeraciones de las grandes instalaciones aeroportuarias. En este sentido es interesante la apuesta de la Comunidad de Madrid por el nuevo aeropuerto de El Álamo, que atiende a estas características. El transporte aéreo, al menos en el ámbito doméstico, ya no dispone de un mercado cautivo más o menos elástico dependiendo de las características de la oferta. Actualmente se están conformando alternativas que compiten eficazmente con él y que contribuyen a delimitar y caracterizar la demanda.

