



Facultad
de Ciencias
Económicas y
Empresariales

Departamento
de Economía
Aplicada y
Estadística



**Revista de Evaluación de
Programas y Políticas Públicas**
JOURNAL OF PUBLIC PROGRAMS AND POLICY EVALUATION

Introducción al monográfico sobre estructura y políticas públicas en el mercado de transporte aéreo

Introduction to the special issue on structure and public policies in the air transport market

Núm. 9 (2017), pp. 1-4

Coto Millán, Pablo*
Sainz González, Rubén**

Recibido: **noviembre, 2017**

Aceptado: **diciembre, 2017**

DOI: [10.5944/reppp.9.2017.20583](https://doi.org/10.5944/reppp.9.2017.20583)

* Pablo Coto Millán. Universidad de Cantabria, España. E-mail: cotop@unican.es

** Rubén Sainz González. Universidad de Cantabria, España. E-mail: sainzru@unican.es

Introducción

Desde finales del siglo pasado se han producido en el sector aeroportuario una serie de procesos que han implicado un cambio radical en la concepción que se tenía del mismo. La liberalización del transporte aéreo, comenzada en EEUU y seguida en Europa en la década de los 90, la globalización, el auge del sector turístico, el crecimiento exponencial de las compañías de bajo coste, los cambios legislativos, y en particular los que han afectado a España, nos muestran la importancia que tiene este sector y por ello a la necesidad de realizar un especial monográfico en el que se traten estos temas.

Algunos datos refrendan este hecho: la International Air Transport Association (IATA), en su informe de 2013 databa en 3 millones de personas las que empleaban el transporte aéreo por necesidades empresariales y turísticas, la Organización Mundial del Turismo (WTO, 2014) tasaba en un 51 % los turistas internacionales que empleaban este modo de transporte para sus viajes. Desde el punto de vista económico, según el informe sobre el sector aéreo publicado en 2014 por el Air Transport Action Group (ATAG), se estima que impacto económico total de la aviación a nivel mundial ronda el 3,5 % del PIB mundial y genera 62,7 millones de empleos en todo el mundo. En España, el impacto fue aún mayor, con un peso total sobre el PIB nacional cercano al 9 % y con 1,5 millones de personas empleadas. En lo que respecta al transporte de mercancías, el volumen total de carga aérea internacional representa todavía una proporción pequeña del total mundial en volumen (1 % en 2014), pero supone, en cambio, una parte importante en cuanto al valor de las mercancías transportadas (35 % del total) (IATA, 2016).

Los expuesto en los párrafos anteriores muestra la importancia del sector y en este monográfico se presentan una serie de artículos sobre la evaluación de las políticas públicas del transporte aéreo, aerolíneas y aeropuertos tanto desde el punto de vista de pasajeros como de carga.

En el primer artículo del monográfico, realizado por los investigadores Sofia Kalakou, Filipe Moura y Gustavo García Melero, se muestra un estudio que analiza el comportamiento de los pasajeros en los aeropuertos. Este tema ha sido poco explorado en la literatura hasta el momento. Se estudian los patrones de llegada de los pasajeros a las terminales y su relación con los gastos que hacen en las zonas comerciales de las mismas. La importancia de esta investigación versa en la evidencia de que el tiempo disponible en el aeropuerto afecta directamente a las actividades y los ingresos no aeronáuticos de estos. Los investigadores emplean modelos de elección discreta que permiten la modelización de las llegadas de los pasajeros a la terminal del aeropuerto de Lisboa y llegan a la conclusión de que la hora del vuelo, el lugar de residencia, el modo de acceso al terminal, el destino del vuelo y la frecuencia de viaje inciden sobre los patrones de llegada al terminal de los pasajeros. Estos resultados son relevantes para las configuraciones futuras de las terminales aeroportuarias, así como para predecir horarios punta de facturación y control de seguridad y planificar las acciones que correspondan para mejorar las operaciones en estos periodos.

En el segundo artículo del monográfico, realizado por los investigadores Javier Gundelfinger y Pablo Coto-Millán, se analiza la estructura de mercado de la industria de transporte aéreo en España, en particular para los viajes tipo “commuter” o pendulares y por motivo trabajo. Se trata de analizar el poder de mercado de las aerolíneas mediante el empleo de un modelo teórico de competencia oligopolística testado mediante el empleo de tres ecuaciones distintas: una de demanda, una relativa a la estructura de mercado y, por último, una ecuación de precios. El artículo muestra cómo los pasajeros de este tipo de viajes reaccionan ante variaciones en las frecuencias, capacidad y precios que llevan a cabo

las aerolíneas, así como ante variaciones en sus factores socioeconómicos. Los resultados obtenidos muestran que las aerolíneas compiten siguiendo estrategias tipo competencia a la Cournot.

Relacionado con el artículo anterior, los profesores Valeriano Martínez, Ingrid Mateo y Rubén Sainz, hacen un análisis de la estructura del sistema aeroportuario español, en particular se realiza un estudio de concentración, tanto desde el punto de vista de los aeropuertos existentes como de las compañías aéreas que los utilizan. Se muestra el nivel de concentración de los aeropuertos, destacando los aeropuertos más grandes, Madrid y Barcelona, así como los asociados a zonas más turísticas. También, en este artículo, se realiza un estudio de concentración dentro de los propios aeropuertos, lo que permita mostrar la existencia de poder de mercado dentro de cada aeropuerto. Este análisis permite mostrar el efecto que la inclusión de las compañías de bajo coste en el sistema aeroportuario español ha tenido y también permite determinar los efectos relativos a la crisis internacional, así como los cambios legislativos que han afectado a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Los investigadores también realizan un análisis espacial, un análisis de concentración desde el punto de vista geográfico, determinando la autocorrelación espacial de los aeropuertos a lo largo del territorio nacional. Los resultados muestran que el sistema español de aeropuertos presenta un grado de concentración de pasajeros relativamente bajo, si bien es cierto que los cuatro aeropuertos más grandes acumulan en torno al 62 % del flujo total de pasajeros. Por aerolíneas, los resultados apuntan a una concentración aún menor, si bien los pasajeros transportados por las 4 aerolíneas de mayor tamaño suponen la mitad de los totales.

En el cuarto artículo del monográfico, se hace un análisis de la gestión económica del sector aeroportuario mediante el estudio de diferentes variables económicas como ingresos, costes, beneficios por pasajeros, precios y rentabilidad sobre la inversión. En la investigación de Francisco Salazar de la Cruz se trata de inferir el número de pasajeros que los aeropuertos necesitarían transportar para que resultaran rentables. Para dicho análisis el autor considera los datos de la década 1999-2009 de los aeropuertos británicos de acuerdo con los informes económicos por ejercicio publicados por “The UK airport statistics” del Centre for Research in Regulation de la Universidad de Bath. El artículo finaliza con algunas consideraciones sobre la conveniencia de animar la expansión aeroportuaria en el segmento de aeropuertos de bajo tráfico.

En los dos últimos artículos seleccionados para este monográfico se incluyen también las mercancías como unidad de estudio en el ámbito aéreo. Así, Vicente Inglada, Lucía Inglada y Pablo Coto analizan los cambios que se han producido en los aeropuertos españoles en el periodo 1992-2012, centrándose en el estudio del grado de eficiencia y productividad mostradas en su gestión. Se muestra el efecto que la liberalización del transporte aéreo, la globalización y la irrupción de las compañías de bajo coste han tenido sobre el sistema aeroportuario español, mostrando los cambios acaecidos en la productividad y en la eficiencia técnica. Los investigadores aplican la metodología de Análisis Envolvente de Datos (DEA) que permite la estimación de índices Malmquist de productividad y su posterior descomposición en indicadores de eficiencia técnica y cambio tecnológico. Los resultados obtenidos muestran que los aeropuertos españoles han experimentado durante el periodo analizado un moderado incremento de la productividad total de los factores que es imputable, prácticamente en exclusiva, al crecimiento de la eficiencia técnica.

Para concluir, el último de los artículos que forma este monográfico es el que presentan los profesores Carlos Pais-Montes, María Jesús Freire-Seoane y Fernando González Laxe. Su trabajo se centra en las aerolíneas de carga aérea como demandantes de servicios aeroportuarios. Este estudio muestra la conectividad de los principales nodos aeroportuarios

de carga. Para ello se han estudiado 3 redes de transporte aéreo de mercancías para 46 aeropuertos españoles y 9 nodos agregados (aeropuertos internacionales agregados). En esta investigación, los autores presentan por primera vez una metodología que permite mostrar la red de vínculos incidentes en los diferentes nodos de carga aérea españoles, con el objetivo de determinar cuantitativamente la jerarquía aeroportuaria de carga, no solo en términos de “throughput” anual, sino también en lo que respecta a la influencia (centralidad) de esos mismos nodos. Los resultados muestran que los nodos aéreos de mercancías españoles han perdido vínculos en una media de 4 conexiones comerciales. Esta pérdida de conectividad generalizada en el sistema aeroportuario español se traduce también en el descenso de la «clusterización» promedio, lo que indica una red menos cohesionada; y en la proliferación de sub-comunidades, lo que refuerza la hipótesis de la pérdida generalizada de relevancia de los principales “hubs” de carga aérea españoles.

Referencias

- Air Transport Action Group (ATAG) (2014). *Aviation: Benefits beyond borders 2014*. Recuperado de <http://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html>
- Gundelfinger, J.; Coto-Millán, P. (2017). Measuring Conduct in the Spanish Air Transport Industry. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 26-46.
- IATA Air Cargo. (2016). *Enabling global trade*. Recuperado de <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/index.aspx>
- International Air Transport Association (IATA) (2013). Fast travel program. Recuperado de <https://www.iata.org/whatwedo/passenger/fast-travel/Documents/Fast-Travel-Program-Strategy-V6.pdf>
- Inglada, V.; Coto-Millan, P.; Inglada-Pérez, L. (2017). Evaluación de la productividad y eficiencia en los aeropuertos españoles después de la liberalización del transporte aéreo. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 99-112.
- Kalakou, S.; Moura, F., García-Melero, G. (2017). Factores que afectan al comportamiento de los pasajeros y a sus actividades en las terminales aeroportuarias. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 5-25.
- Martínez, V.; Mateo-Mantecón, I.; Sainz, R. (2017). El sistema aeroportuario español. Un análisis de concentración y volatilidad. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 47-73.
- Pais Montes, C.; Freire Seoane, M.J.; González Laxe, F. (2017). La conectividad en el sector español de carga aérea: 2004-2014. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 113-138.
- Salazar de la Cruz, F. de P. (2017). Variables económicas y tráfico aeroportuario. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 9, 74-98.
- World Tourism Organisation (WTO) (2014). *Understanding tourism: Basic glossary*. Recuperado de <http://media.unwto.org/content/understanding-tourism-basic-glossary>