Premian un estudio que refleja el crecimiento de los grandes aeropuertos españoles a pesar de las 'low cost'

Dos profesores de la Universidad de Sevilla han sido galardonados con el Premio Nacional Luis Azcárraga de Investigación en Gestión Aeroportuaria por un trabajo que publicaron en el *Journal of Transport Geography* en 2012. Los resultados reflejaban que, hasta ese año, la llegada de las aerolíneas de bajo coste no habían afectado al crecimiento de aeropuertos como Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

US 11/10/2013 12:37 CEST

El presidente de la Fundación AENA entrega el premio al profesor Castillo. / US

Los profesores de la Universidad de Sevilla José Ignacio Castillo Manzano y Lourdes López Valpuesta han sido galardonados con el Premio Nacional Luis Azcárraga de Investigación en Gestión Aeroportuaria por un trabajo que publicaron el año pasado en el *Journal of Transport Geography*.

El Presidente de la Fundación AENA, José Manuel Vargas Gómez, les ha hecho entrega de este premio en el Palacio de Zurbano del Ministerio de

Fomento en Madrid.

Entre las principales conclusiones de este trabajo destacan que, al contrario de lo que a priori pudiera parecer con la llegada de las aerolíneas de bajo coste o *low cost*, el peso de los grandes aeropuertos centrales de España, como son los de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, no ha dejado de crecer en el sistema aeroportuario español.

De hecho, pasó de un tráfico de pasajeros del 37,38% en el año 2000 al 41,36% en 2012. Es decir, no se puede hablar de declive de los mismos, aunque los datos no contemplan los registros de 2013.

"Ahora los efectos de sustitución entre líneas tradicionales y low cost se pueden estar incrementando según el estanque se convierte en pecera"

Según la investigación, el incremento de pasajeros se ha dado a pesar de que, en este periodo, se multiplicaron las conexiones directas en los restantes aeropuertos españoles, tanto con otros aeropuertos nacionales como europeos. Esto permite que los pasajeros de los aeropuertos regionales o secundarios tengan que realizar menos escalas en Madrid o Barcelona, además de que coincidió con la caída de Iberia, y con la extensión de la red de alta velocidad, especialmente la línea Madrid-Barcelona.

Así mismo, a diferencia de los grandes aeropuertos internacionales o *hubs*, la gran capacidad de Barajas y del Prat, así como sus tarifas tradicionalmente muy competitivas hacen que su modelo sea plenamente compatible con la operatividad de las aerolíneas de bajo coste.

Mediante modelos econométricos de series temporales los autores demuestran que gran parte del tráfico de las aerolíneas de bajo coste en España se debe a una nueva demanda que no existía antes de que dichas compañías operaran. En este sentido, la sustitución de aerolíneas tradicionales por otras de bajo coste habría sido muy limitada hasta el año 2010 y hubiese estado centrada prácticamente solo en los vuelos europeos.

El profesor Castillo asegura: “Se han sobrevalorado tradicionalmente los efectos sustitución entre ambas categorías de aerolíneas, aunque ahora, dada la magnitud de la crisis económica y que Iberia todavía no ha encontrado un modelo de negocio sostenible, los efectos de sustitución se pueden estar incrementando sensiblemente a medida que el estanque se ha convertido en pecera”.

Una nueva manera de viajar en avión

Este trabajo aporta además por primera vez una evidencia empírica de otros efectos complementarios o *feeder*, tanto formales como informales, entre ambas categorías de aerolíneas. Estos efectos mostrarían, según los autores, importante nichos de colaboración para el futuro entre las aerolíneas de bajo coste o *low cost* y las compañías de vuelo tradicionales, así como indicios de que la organización del transporte aéreo camina hacia un modelo híbrido entre el viaje con escala o *hub-and-spoke* de las grandes aerolíneas tradicionales y el de conexiones directas de las aerolíneas de bajo coste.

Los investigadores también han analizado el efecto de las grandes inversiones aeroportuarias, destacando especialmente el efecto positivo que la nueva terminal de Barcelona ha tenido sobre el tráfico nacional de dicha terminal. Para José Ignacio Castillo “sería una mala estrategia obligar a que AENA rentabilice algunos excesos en inversiones, que generalmente han sido errores políticos, con incrementos excesivos de tasas aeroportuarias”.

El profesor pone el ejemplo del AVE, donde una vez realizadas las inversiones, acertadas o no, la bajada en el precio de los billetes ha expandido la demanda en época de crisis. “Las administraciones deben entender que el mayor beneficio que deja en nuestras ciudades el pasajero aéreo, especialmente por motivo vacaciones, no se debe, ni de lejos, a las tasas aeroportuarias, sino al impacto generado en las economías locales mediante su gasto en el sector turístico y hostelero o en las tiendas”.

Referencia bibliográfica:

José I. Castillo-Manzano, Lourdes López-Valpuesta, Diego J. Pedregal.

“What role will hubs play in the LCC point-to-point connections era? The Spanish experience”. *Journal of Transport Geography* 24: 262–270, 2012.
http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312000580

Derechos: **Creative Commons**

Creative Commons 4.0
Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. Lee las condiciones de nuestra licencia