

*EL TRANSPORTE AÉREO:
APORTACIÓN A LA
ECONOMÍA ESPAÑOLA Y
PROPUESTAS PARA LA
MEJORA DE SU
COMPETITIVIDAD*

Febrero de 2019

CEOE

*Consejo del Transporte y la Logística
Departamento de Asuntos Regulatorios y Europeos*

Índice

I.	Principales magnitudes del sector aéreo	3
1.	Visión global	3
2.	Red aeroportuaria española	5
3.	Transporte aéreo de pasajeros	7
4.	Transporte aéreo de mercancías	9
5.	El transporte aéreo y el turismo en España	10
II.	Propuestas del sector de transporte aéreo	12
1.	Carga regulatoria	13
2.	Level playing field	13
3.	Aeropuertos de la red AENA	13
i.	Garantizar la capacidad de los aeropuertos	13
ii.	Modernización de los edificios terminales	14
iii.	Competitividad de las tasas aeroportuarias	15
4.	Navegación aérea	15
i.	Modernización del Espacio Aéreo: Cielo Único Europeo y Estrategias Nacionales de Espacio Aéreo	15
ii.	Avanzar en la liberalización de las torres y centros de control	17
iii.	Garantizar la continuidad de los servicios de control y navegación aérea	18
5.	Seguridad operativa	20
6.	Derechos de Pasajeros: Revisión del Reglamento Europeo 261/2004	21
7.	Intermodalidad: Conexión Alta Velocidad/Avión	22
8.	Impulso al transporte aéreo de mercancías	22
9.	Reducción de emisiones de la aviación	23
10.	Servidumbres aeronáuticas	23
11.	Subvenciones a billetes de avión de residentes	24
12.	Participación empresarial	24
13.	Mantener la conectividad entre el RU y la UE, objetivo principal post- Brexit	24
III.	Conclusiones: decálogo	26

Introducción

El transporte aéreo representa un **sector estratégico para el desarrollo económico mundial**, por su papel clave en el comercio, el turismo y la inversión. Es asimismo pilar fundamental para el desarrollo **social y territorial**, dinamizando el progreso y avance de las regiones. Permite, en definitiva, conectar personas, empresas, países y culturas, promoviendo el acceso a los mercados globales.

La **posición geográfica de España y su especial configuración** al englobar territorio peninsular y territorios no peninsulares (Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla) acrecienta la importancia del transporte aéreo, jugando un papel esencial en nuestra conectividad, tanto nacional como internacional.

En este contexto, CEOE, a través de su Consejo del Transporte y la Logística, y en estrecha colaboración con su Consejo de Turismo, Cultura y Deporte, desea **dar a conocer la específica relevancia del transporte aéreo para la economía española**, poniendo de manifiesto sus **principales magnitudes**, así como su enorme vinculación con el turismo que nos visita; y por otro lado, definir las **principales medidas** que deben ser implantadas para lograr un sector más competitivo, preparado para el creciente incremento de la demanda de los próximos años, capaz de aprovechar al máximo el potencial de España como centro de conexiones aéreas y como destino turístico.

En este sentido, el presente documento contiene propuestas referidas a la carga regulatoria del sector, la infraestructura aeroportuaria, la navegación aérea, la seguridad operativa, o la regulación de los derechos de los pasajeros. También se prevén distintas propuestas para fomentar la intermodalidad, el impulso al transporte aéreo de mercancías y la reducción de emisiones de la aviación, así como para facilitar la gestión de las servidumbres aeronáuticas, las subvenciones aplicables a residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla o la participación empresarial en los Comités de coordinación aeroportuarios autonómicos. Por último, se hace una referencia a los retos que supondrá el abandono de Reino Unido de la UE.

I. Principales magnitudes del sector aéreo

1. Visión global

El transporte aéreo es un **factor clave en la economía mundial**, directamente relacionado con el desarrollo del comercio y el turismo internacional. A nivel mundial, se estima que este sector es creador del **3,5% del PIB global**, generando directamente **62,7 millones de empleos**¹. En 2016

¹ Fuente: ATAG – Benefits beyond borders 2016. (Datos de 2014).

alcanzó los **4.100 millones de pasajeros anuales**² y los **110.300 millones de toneladas**³.

Diversas variables influyen en la mayor o menor demanda de transporte aéreo de pasajeros. Lo que sí parece claro es que el crecimiento de la economía conlleva directamente una mayor demanda de transporte aéreo. En este sentido, se estima que un incremento del 1% del PIB a nivel mundial lleva aparejado un aumento de la demanda del 1 al 2,5%⁴.

En 2018, los **aeropuertos españoles** gestionaron en total un tráfico de **263,7 millones de pasajeros**, con un crecimiento del 5,8% respecto al año anterior⁵.

El rápido aumento en el número de pasajeros no responde únicamente a una situación coyuntural de los últimos años. Muestra de ello es que, desde 1990, el tráfico de pasajeros en España se ha multiplicado por más de 3,6 veces⁶. Y es que, a pesar de atravesar situaciones difíciles, el transporte aéreo ha mantenido una tendencia de crecimiento constante, creciendo a nivel mundial más del 60% en los últimos años⁷. Las estimaciones de los principales organismos aéreos dan continuidad a esta línea de crecimiento, previendo que **el tráfico aéreo se duplique en los 20 próximos años**⁸.

El **volumen de operaciones** de aeronaves en España durante 2018 fue **superior a 2,3 millones, un 5,8% más que en 2017**; y el **tráfico de mercancías rebasó el millón de toneladas, un 9,9% más que en el año precedente**⁹.

El transporte aéreo adquiere, además, una relevancia socioeconómica importante en España. Se estima que el total de empleos generados por el transporte aéreo, de forma directa, indirecta o inducida, alcanzó los **440.000 mil empleos**, lo que supone un 2% de la población ocupada¹⁰.

² Fuente: IATA - Annual Review 2018.

³ Fuente: ACI - WATR 2017.

⁴ Fuente: Airbus - Global Market Forecast 2017-2036.

⁵ Fuente: AENA

⁶ Fuente: AENA

⁷ Fuente: Airbus - Global Market Forecast 2017 – 2036.

⁸ Fuente: IATA, Airbus, AENA.

⁹ Fuente: AENA

¹⁰ Fuente: ACI – Europe Economic Impact of European Affair. Datos de 2015. / OTLE – Informe de Coyuntura del Transporte Aéreo en España 2017

Tráfico de pasajeros, operaciones y carga

	2017	2018	variación
pasajeros	249.218.316	263.753.406	+5,8%
operaciones	2.174.424	2.300.189	+5,8%
carga (kg)	919.913.456	1.010.873.428	+9,9%

Fuente: Aena SME, S.A.

A nivel europeo, en 2018 España es el **segundo país de Europa por volumen de tráfico aéreo**, representando un 11% del total de pasajeros¹¹. Con respecto al volumen total de operaciones en Europa en 2018, el 9% de las operaciones tuvo lugar en España.

2. Red aeroportuaria española

Los aeropuertos de España están gestionados por AENA (SME), que posee una red de 46 aeropuertos y 2 helipuertos. Participa, además, en la gestión de 16 aeropuertos internacionales. **AENA es el principal administrador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros gestionados**¹².

El conjunto de aeropuertos de la red de AENA, S.A. gestionó en el año **2018** un volumen de **263,7** millones de pasajeros y **1.010,9** toneladas de mercancías¹³. En relación con el resto de los países europeos, sólo Reino Unido tuvo un mayor número de pasajeros en sus aeropuertos que España¹⁴. Más del 86% del tráfico de AENA es con la UE, siendo Reino Unido su mercado principal de pasajeros¹⁵.

Aeropuertos como el de Adolfo Suárez Madrid-Barajas o Barcelona-El Prat están entre los diez primeros en Europa en cuanto a volumen de pasajeros y número de operaciones. Son, además, de

¹¹ Fuente: 2017 ACI WATR-2018 Edition

¹² Fuente: OTLE – Informe de Coyuntura del Transporte Aéreo en España 2017

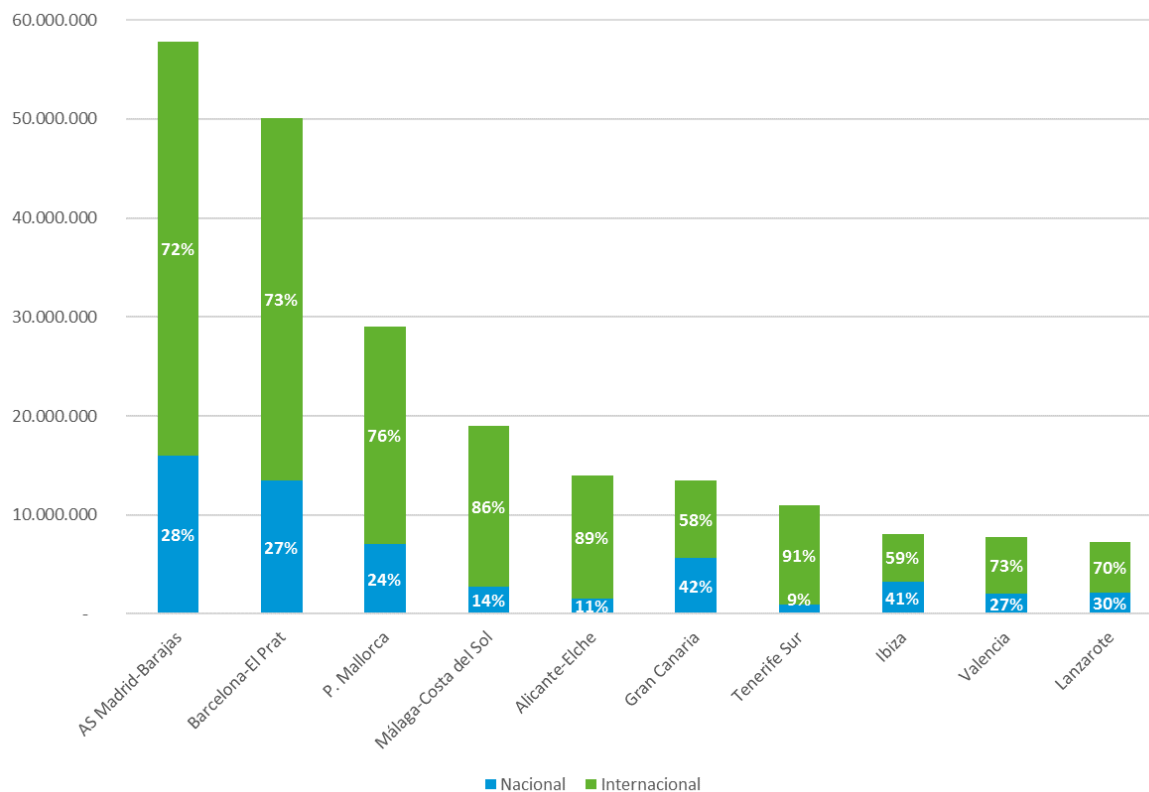
¹³ Fuente: AENA

¹⁴ Fuente: IATA- World Airport Transport Statistics (WATS) 2018

¹⁵ Fuente: AENA

los hubs europeos que más rápido están creciendo, ocupando en 2018 la primera posición en el ranking de crecimiento el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el tercer puesto el de Barcelona-El Prat¹⁶. Ambos juegan, por tanto, un papel primordial en la red aeroportuaria española.

Principales aeropuertos de la red de AENA por número de pasajeros gestionados. 2018



Fuente: Elaboración propia con datos de AENA

Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat concentran el **41,0% de los pasajeros, el 32,4% de las operaciones y el 68,4% de las mercancías** de España. Además, otros cinco registraron en 2018 un tráfico superior a 10 millones de pasajeros: Palma de Mallorca, que superó los 29 millones; Málaga-Costa del Sol, con más de 19 millones; Alicante-Elche, con 14 millones; Gran Canaria, con más de 13,5 millones, y Tenerife Sur con más de 11 millones.

Con respecto al tipo de tráfico, el **69,4% del tráfico comercial de los aeropuertos españoles de la red de AENA es internacional y el 30,6% restante, nacional**. Los principales países emisores de pasajeros vía aérea a España son Reino Unido, Alemania, Italia, Francia, Países Bajos, Suiza, Bélgica, Portugal, EEUU, Irlanda, Suecia, Dinamarca, Noruega, Polonia y Rusia¹⁷.

¹⁶ Fuente: Páginas webs de los aeropuertos

¹⁷ Fuente: INE – Movimientos Turísticos en Fronteras

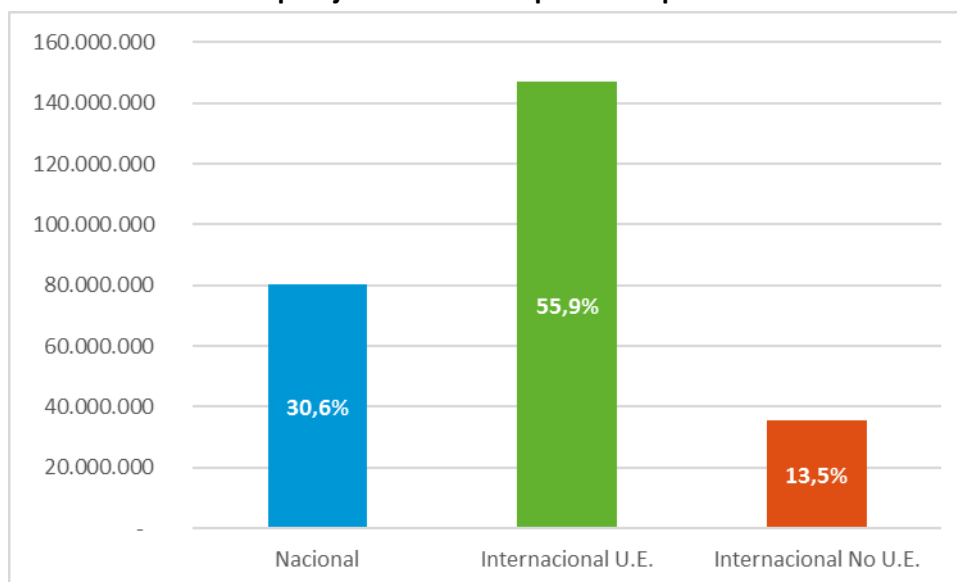
3. Transporte aéreo de pasajeros

Según datos de AENA, en 2018 el transporte aéreo de viajeros experimentó un **crecimiento del 5,8% respecto a 2017**. En el tráfico con origen o destino internacional, en 2018 se alcanzó un récord histórico: **182,5 millones de pasajeros de vuelos internacionales (+4,1%)**. Los pasajeros de vuelos nacionales sumaron 80,8 millones, un 10% más que en el año anterior.

Así, mientras que los destinos internacionales siguieron incrementándose en número de viajeros, los nacionales recuperaron una parte del volumen perdido desde el comienzo de la crisis, si bien las cifras se encuentran todavía por debajo del nivel más alto alcanzado en 2007.

Cabe reseñar que, después de varios años de crecimiento ininterrumpido hasta el año 2007, **el transporte aéreo de pasajeros experimentó caídas**, especialmente en el ámbito nacional, provocadas por diversos factores como la crisis económica, la competencia de las rutas domésticas con los servicios de alta velocidad ferroviaria o la evolución de los precios del petróleo. En este sentido, a partir de 2014, en la **recuperación del transporte aéreo de pasajeros**, confluyen factores como la recuperación económica española y de los países del entorno europeo, junto con la coyuntura internacional que favoreció el turismo, y la bajada de los precios del petróleo.

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles. 2018



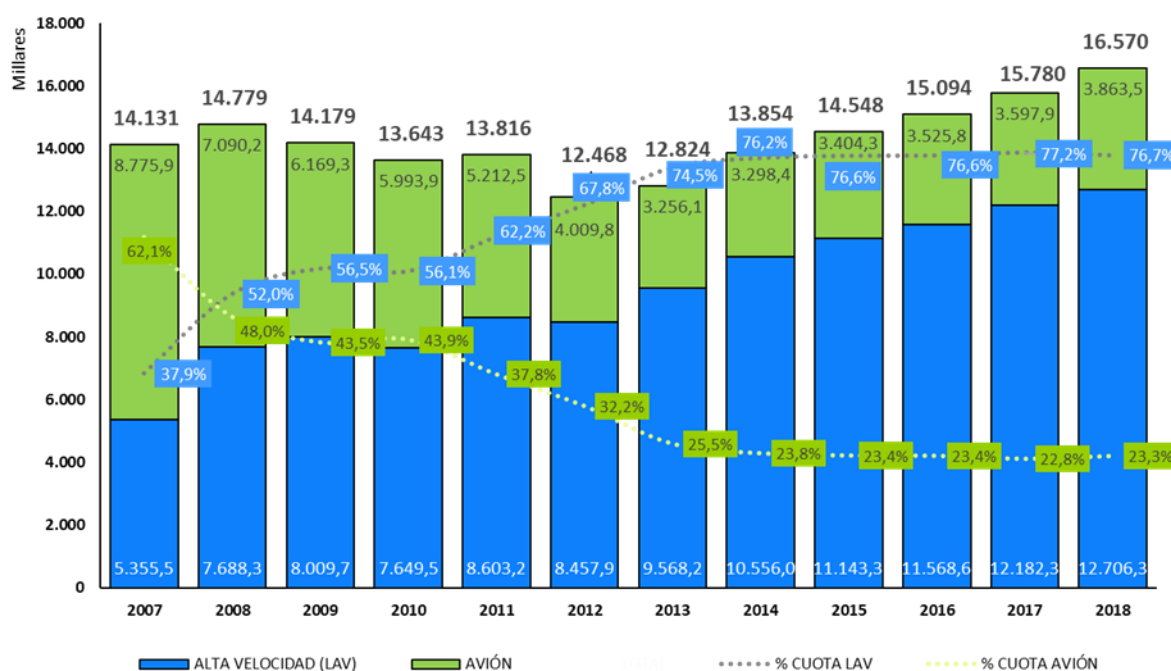
Fuente: Elaboración propia con datos de AENA

A nivel nacional, la **estructura de rutas del transporte de pasajeros** se ha mantenido similar en los

últimos años. Respecto a la conexión con los territorios no peninsulares, el transporte aéreo sigue siendo el medio más utilizado, tanto en la conexión de la península con sus territorios periféricos, como en la conexión interinsular. En concreto, destaca el incremento en las conexiones insulares (un +20,5% en 2018) debido al descuento del 75% a residentes.

El transporte aéreo nacional de viajeros se ha visto principalmente afectado por la competencia con el tren de alta velocidad. Los corredores aéreos Madrid-Málaga, Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Madrid-Sevilla y Madrid-Alicante perdieron juntos, entre 2007 y 2018, **4,7 millones de pasajeros**; es decir, el descenso medio del uso del avión en los corredores que cuentan con competencia con el AVE es del 56%. (La cuota de mercado del uso del avión frente al AVE en 2007 era del 62,1% y en 2018 esta cuota se redujo al 23,3%)¹⁸. En este contexto, el corredor más afectado es el de Madrid-Málaga, donde el descenso desde 2007 ha sido del 78%.

Evolución de pasajeros y cuota de mercado del avión y ferrocarril y tiempo de transporte en ferrocarril para las principales rutas españolas de alta velocidad



Fuente: AENA

En el **ámbito internacional**, el **transporte de viajeros** presenta una evolución más estable que el nacional gracias a la recuperación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, destacando también aumentos del tráfico pronunciados en los aeropuertos de Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca,

¹⁸ Fuente: AENA

Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche. Es significativo destacar la importancia que para España tienen el resto de los países de la Unión Europea, representando en 2018 un 61% del total de pasajeros.

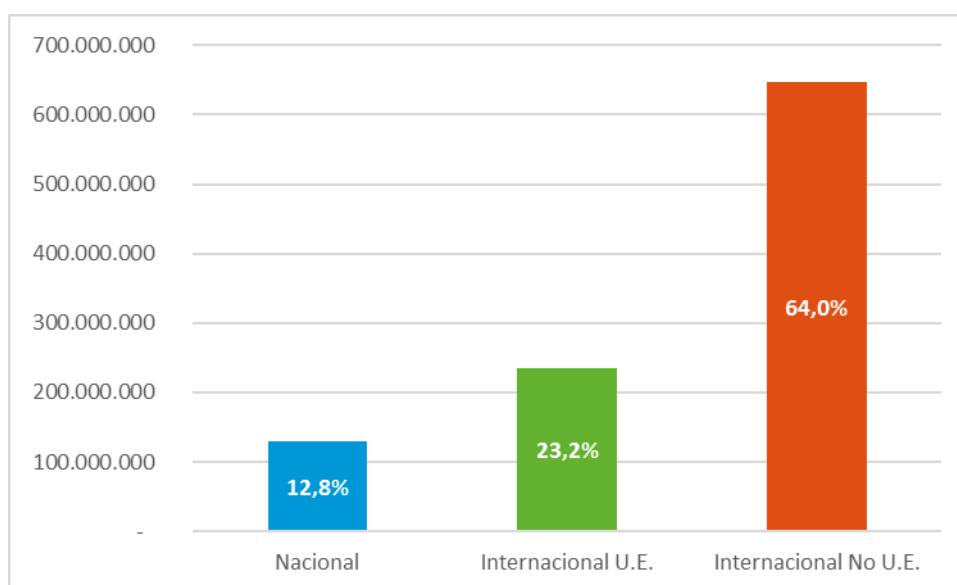
4. Transporte aéreo de mercancías

El transporte de mercancías por vía aérea está muy orientado a los tráficos intercontinentales de largo radio, debido a sus especiales requerimientos en cuanto a las condiciones de transporte, así como al coste asociado al mismo.

Esta orientación al largo radio se ve claramente en las estadísticas españolas o en las de cualquier otro mercado desarrollado. De acuerdo con las estadísticas de tráfico aéreo de AENA, en 2018 el transporte aéreo de mercancías experimentó **un incremento del +9,9%** respecto a 2017. Este aumento vino motivado por el crecimiento del transporte internacional (+11,4%), mientras que el transporte aéreo nacional registró una subida mucho más moderada (+0,8%). En 2018 continuó la tendencia de crecimiento del transporte aéreo de mercancías en el ámbito internacional, recuperándose además una parte del volumen de mercancías nacionales perdido desde entonces.

Al igual que sucedía en el ámbito de pasajeros, en el transporte aéreo de mercancías, el ámbito internacional ha ganado considerable terreno al nacional.

Tráfico de mercancías (en kg) en los aeropuertos españoles. 2018



Fuente: Elaboración propia con datos de AENA

En este sentido, **a nivel nacional, el transporte aéreo de mercancías no es representativo frente al**

total transportado, debido a que éste principalmente se realiza por medios terrestres. Las rutas domésticas de tráfico de mercancías coinciden en gran medida con las de transporte de pasajeros anteriormente expuestas, si bien existen algunas diferencias, tales como una participación aún más relevante del transporte insular o el peso del aeropuerto de Vitoria.

En el ámbito internacional, destaca el **crecimiento del flujo de mercancías con el continente asiático**, que ha pasado de representar el 7,4% de las toneladas transportadas en 2007 al 26,8% en el año 2018. Asimismo, en este mismo periodo, se han multiplicado casi por 10 los tráficos con orígenes o destinos en países europeos no pertenecientes a la Unión Europea.

El Informe “Value of Air Cargo: air transport and global value chains” de 2016, partiendo de la premisa de que la carga aérea representa aproximadamente el 35% del valor de las mercancías que se comercian internacionalmente, concluye que **España ocupa la quinta posición en el índice de competitividad aérea** (“Air Connectivity Index, ACI), detrás de EEUU, Reino Unido, Alemania y Bélgica; el puesto 17 en el ranking “e-Freight Friendliness Index (EFFI); y el 33 respecto al “Air Trade Facilitation Index” (ATFI).

5. El transporte aéreo y el turismo en España

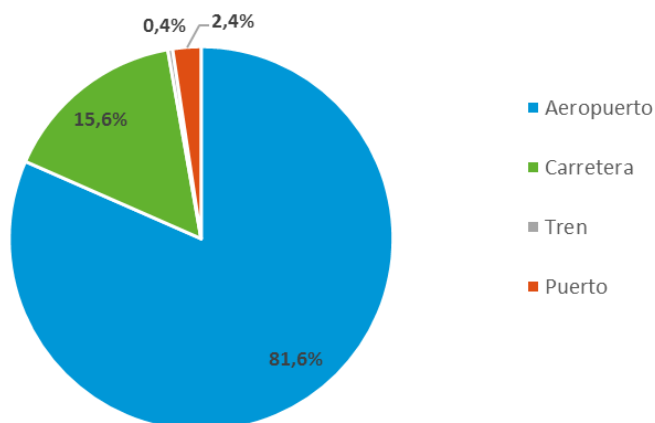
España recibió **82,8 millones de turistas internacionales en 2018**¹⁹, con lo que alcanzó nuevamente una cifra récord, con un incremento del 1,1% respecto a 2017; año en que, con 81,9 millones de turistas, ya ocupábamos la segunda posición en número de llegada de turistas, superando por primera vez a Estados Unidos y sólo por detrás de Francia²⁰.

De esos 82,8 millones de turistas recibidos en 2018, más **de 67,5 millones (el 81,6%) utilizó el avión como medio de transporte**, el 15,6% se desplazó por carretera y menos del 3% utilizó otros tipos de transporte.

¹⁹ Fuente: INE – Movimientos Turísticos en Fronteras

²⁰ Fuente: UNWTO Tourism Highlights 2018

Número de turistas según vías de acceso. 2018



Fuente: Elaboración propia con datos de Movimientos Turísticos en Fronteras - INE

El turismo tiene un peso trascendental en la economía española, a la que contribuye con 125.529 millones de euros, **representando un 11,7% del PIB total**²¹. Genera el **12,8% del empleo total** (2,60 millones de puestos de trabajo) y ejerce un importante efecto arrastre sobre otros sectores económicos.

Adicionalmente, nuestro país es el **segundo del mundo y el primero de Europa en volumen de ingresos procedentes del turismo internacional**, alcanzando en 2018 los 89.856 millones de euros en gastos de turistas internacionales, lo que ha supuesto un incremento del 3,3% respecto al año anterior²².

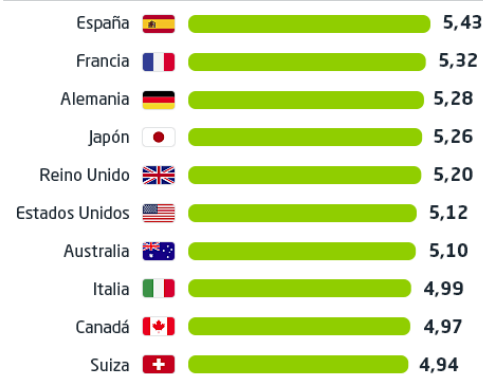
Además, España **lidera el índice de Competitividad de Viajes y Turismo** que elabora el Foro Económico Mundial entre 136 países, por delante de Francia y Alemania.

²¹ INE - Cuenta Satélite de Turismo de España. Datos de 2017.

²² INE – Gasto turístico

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD TURÍSTICA

Puntuación: 1=mínimo; 7=máximo



Fuente: World Economic Forum. Travel & Tourism Competitiveness. Report 2017

El **turismo** se configura, por tanto, como un **pilar clave** para la economía de nuestro país. **Su desarrollo y mantenimiento requiere de la existencia de un sector de transporte aéreo moderno y competitivo**, capaz de atender la creciente demanda de turistas, tanto nacionales, como europeos y procedentes de otros países.

II. Propuestas del sector de transporte aéreo

El transporte aéreo viene experimentando un importante crecimiento en los últimos años. Se prevé que el número de pasajeros se duplique a nivel mundial para el año 2035, lo que supondría un incremento en Europa de 500 millones de pasajeros adicionales. Este aumento de tráfico aéreo se traducirá en **oportunidades de negocio, generación de empleo y crecimiento económico, no sólo de la aviación, sino del turismo, la hostelería, el comercio, los centros de negocios o las empresas de infraestructuras**, entre otros. Ante este nuevo escenario, es necesario **adoptar medidas para dar respuesta al incremento de la demanda y garantizar la competitividad del sector**.

Con esta finalidad, a continuación, se presentan las medidas propuestas por el Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, en estrecha colaboración con su Consejo de Turismo, Cultura y Deporte, para una mejor adaptación del sector aéreo español a la actual coyuntura.

1. Carga regulatoria

El transporte aéreo, por sus propias características, en el que se mezclan elementos como la soberanía de los estados (tránsito del espacio aéreo), protección de bienes de interés público (seguridad, medio ambiente), utilización de infraestructuras públicas y la iniciativa privada, está sometido a una innumerable cantidad de normas, tanto nacionales, como europeas e internacionales.

En este sentido, se debe reiterar la necesidad de que, tanto a nivel nacional como comunitario, **las acciones legislativas de los gobiernos se dirijan a reducir las cargas regulatorias que afectan a la competitividad del transporte aéreo respecto a los operadores de otros países, así como respecto a otros medios de transporte.**

Se hace necesario buscar el adecuado equilibrio entre la protección de los intereses públicos y las condiciones necesarias para salvaguardar la competitividad del transporte aéreo.

2. Level playing field

La normativa debe asegurar el desarrollo del transporte aéreo en igualdad de condiciones a como se realiza en otros países, así como respecto de otros medios de transporte.

Por ello, es importante que las iniciativas regulatorias que se lleven a cabo, principalmente a nivel europeo, pero también nacional, permitan a los operadores comunitarios desarrollar sus actividades en igualdad de condiciones a las compañías aéreas de otros países. Normativas como las relativas a los **derechos de los pasajeros, las normas laborales aplicables al personal situado fuera del estado otorgante del AOC o las licencias** son ejemplos de esta problemática.

Igualmente, debe darse una igualdad de trato entre operadores y modos de transporte por parte de las administraciones públicas, que permita una auténtica competencia, sin normas o medidas que apoyen a determinados subsectores u operadores en perjuicio de otros.

3. Aeropuertos de la red AENA

Con relación a la red aeroportuaria española, se presentan las siguientes propuestas:

i. Garantizar la capacidad de los aeropuertos

Los aeropuertos tienen, entre sus principales retos, el constante crecimiento en el número de pasajeros y los planes de expansión de las compañías aéreas. Los Planes Directores de los aeropuertos deben dar respuesta a estos retos en el largo plazo mediante inversiones racionales

dirigidas principalmente a solventar posibles problemas de capacidad, siempre bajo criterios de **eficiencia**. La elaboración de estos planes deberá contar con la **participación de los usuarios y entidades** que intervienen en la actividad para garantizar la mejor consecución posible de los fines previstos.

Se prestará especial atención a los aeropuertos **Adolfo Suárez-Madrid Barajas** y el Barcelona-El Prat, dado que son los principales aeropuertos de AENA, para que estas infraestructuras dispongan, en todas sus terminales, de la capacidad necesaria para llevar a cabo su actividad en las mejores condiciones. Se seguirá atendiendo especialmente a aquellos aeropuertos más estacionales que registran relevantes incrementos de tráfico aéreo en los períodos estivales, como puede ser el de Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca o los aeropuertos canarios.

ii. Modernización de los edificios terminales

Cada vez más, en muchos aeropuertos se van instalando sistemas con nuevas tecnologías que agilizan el tráfico de los pasajeros a su paso por las terminales, mejorando la experiencia del usuario.

En este sentido, los aeropuertos españoles han realizado un esfuerzo en este campo, pero deben seguir avanzando en esta modernización, apostando por tecnologías más innovadoras que permitan procesos cada vez más automatizados, que mejoren la calidad del servicio y la experiencia del usuario. En este sentido, se presentan las siguientes propuestas:

- Se debe progresar en la simplificación de los procedimientos en los aeropuertos con **procesos automatizados y sistemas de seguridad más sofisticados** que permitan compatibilizar la seguridad con el tránsito fluido de los pasajeros. Se deben evaluar asimismo las iniciativas existentes actualmente que facilitan estos procedimientos, como pueden ser las tecnologías de **reconocimiento biométrico** que podrían ayudar a este tránsito fluido. Sería asimismo óptimo avanzar hacia **procesos de auto-embarque con sistemas de reconocimiento biométrico**.
- Seguir trabajando en dotar de más agilidad **los filtros de seguridad e inmigración** para así dar cumplimiento a la nueva regulación europea en materia de seguridad (Reglamento CE 458/2017) y garantizar el tráfico fluido de los pasajeros en los controles de pasaportes, compatibilizando seguridad y calidad de los servicios.
- Por último, la implementación de este tipo de iniciativas pasa por **eliminar barreras y obstáculos regulatorios**. Como ejemplo, cabe mencionar la **necesidad de mostrar la identificación en la puerta de embarque** como requisito previo para entrar en el avión, requisito que no existe en la mayoría de los países de la UE, por el perjuicio que supone para

pasajeros y compañías aéreas. En este sentido, **se propone la eliminación de este requisito adicional de identificación**, lo que simplificaría y agilizaría el embarque, reduciendo costes operativos y mejorando la competitividad de nuestros aeropuertos y la percepción de los viajeros.

iii. **Competitividad de las tasas aeroportuarias**

Mantener la competitividad de las tarifas aeroportuarias y de navegación es clave para el sector aéreo español.

4. **Navegación aérea**

La posición territorial de España la identifica como una de las principales puertas de entrada y salida para el tráfico de vuelos con origen o destino en los continentes europeo, africano y americano. Adicionalmente, la existencia de territorios extra peninsulares supone que el espacio aéreo español se configure como un espacio de particular complejidad, que gestiona también un espacio aéreo marítimo.

La gestión de la navegación aérea incluye servicios de distinto tipo, desde el suministro de información hasta el asesoramiento para la realización eficaz de maniobras, y se clasifica en servicios en aeropuertos, en aproximación y en ruta.

En España, tras la aprobación del Real Decreto-Ley de 4 de julio de 2014, esta gestión corresponde mayoritariamente a ENAIRE. Actualmente, ENAIRE gestiona un volumen de tráfico aéreo próximo a los 2 millones de vuelos anuales, lo que le convierte en el cuarto proveedor europeo por volumen de tráfico.

En el ámbito de la navegación aérea, cabe destacar dos cuestiones de crucial importancia. La primera está relacionada con la necesidad de modernizar el Espacio Aéreo. La segunda, con el papel de las torres y centros de control y el efecto de su paralización, como consecuencia de huelgas u otras circunstancias.

i. **Modernización del Espacio Aéreo: Cielo Único Europeo y Estrategias Nacionales de Espacio Aéreo**

La modernización del espacio aéreo tiene como finalidad avanzar hacia un diseño y gestión del espacio aéreo eficiente, mediante la consecución, a nivel nacional, de los objetivos del Cielo Único Europeo.

La iniciativa del **Cielo Único Europeo o Single European Sky (SES)** se puso en marcha en 1999, con el fin de mejorar el funcionamiento y aumentar la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación mediante una **mejor integración y una menor fragmentación del espacio aéreo europeo**. Desde entonces, se ha avanzado por medio de distintas propuestas, la última presentada por la Comisión Europea en junio de 2013, para profundizar en los objetivos del Cielo Único. No obstante, en palabras de la propia Comisión Europea, aún queda mucho camino por recorrer para lograr un espacio aéreo europeo plenamente integrado y, en el mejor de los casos, no quedará finalizado antes de 2030.

Actualmente, **las ineficiencias y costes derivados de la fragmentación del espacio aéreo europeo pueden suponer hasta 5.000 millones de euros anuales**, según cálculos de la Comisión Europea, como consecuencia de la prolongación adicional de hasta 47 kilómetros en las rutas, lo que supone un mayor consumo de combustible, más costes, más emisiones de CO₂ y, en definitiva, más retrasos. Como consecuencia de esta fragmentación, el sector aéreo europeo se sitúa a la zaga de sistemas de navegación como el de EEUU, a pesar de que ambos operan en una extensión similar con tecnologías equivalentes. EEUU opera un 57% más de vuelos que la UE con un único proveedor de servicios de navegación aérea - frente a los 37 con los que cuenta la UE - y con un 24% menos de controladores aéreos que la UE, un total de 13.814 controladores frente a los 17.370 que se cuentan en la UE²³.

La modernización del espacio aéreo posibilitaría vuelos más directos, con lo que se reducirían los tiempos de vuelo, los retrasos, el consumo de combustible, la huella ambiental de la aviación, a la vez que aumentarían los estándares de seguridad y la eficiencia de vuelo. Así se **garantizaría la capacidad del espacio**, teniendo en cuenta que las perspectivas de crecimiento para el sector aéreo español son del 4% anual hasta 2020, lo que supone 300.000 vuelos más con origen y destino en España.

Dicha modernización del espacio aéreo implicaría avanzar, no sólo en los objetivos del Cielo Único, sino también en los beneficios que se pueden obtener llevándolos a cabo. Según estima la propia Comisión Europea, la seguridad se multiplicaría por 10; la capacidad del espacio aéreo se triplicaría; el coste de la gestión del tráfico aéreo se reducirá a la mitad; y el impacto ambiental de cada vuelo se reducirá en un 10%.

No obstante, lamentablemente, existe un notable retraso en la implementación del proyecto de **Cielo Único Europeo**. Por esta razón, **CEOE y el sector aéreo en su conjunto apoyan la iniciativa de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, que está trabajando directamente con los Estados, a nivel nacional, con el fin de impulsar el Cielo Único, mediante las “**Estrategias Nacionales**

²³ *Comparison of Air Traffic Management-Related 2015 Operational Performance: U.S./Europe*, elaborado por Eurocontrol, U.S Department of Transportation Federal Aviation Administration

de Espacio Aéreo” (NAS, por sus siglas en inglés), en cooperación con los proveedores de Servicios de Navegación Aérea y los respectivos gobiernos de estos Estados. Concretamente, se han realizado actuaciones en Reino Unido, Francia, Polonia, Italia, Alemania y, ahora, en España.

El Consejo del Transporte y la Logística de CEOE invita al Ministerio de Fomento a que apoye esta estrategia, ya que reportaría importantes beneficios económicos y sociales, a saber:

- En Europa: **El PIB europeo se incrementaría hasta en 245.000 millones de euros** de aquí a 2035. Ello se explica porque permitiría vuelos más directos, con ahorros estimados hasta en 8 minutos por vuelo y reduciría los retrasos en un promedio de 4 minutos, además de una reducción de hasta 18 millones de toneladas de emisiones de CO2. Asimismo, esta modernización del espacio aéreo contribuiría a la creación de 1 millón de empleos a nivel europeo hasta 2035.
- En España: Para la industria española, la modernización del espacio aéreo supondrá cuantiosos beneficios económicos si se implementa de forma adecuada e integral. **El PIB aumentaría 15.000 millones anuales para 2035 y se crearían 65.000 puestos de trabajo en el mismo periodo.**

Además, la estrategia también sería **beneficiosa para los pasajeros**, quienes verían reducidos sus tiempos de vuelo, espera y retrasos. Incluso, según algunas fuentes, se considera que podrían beneficiarse de reducciones en los precios de los billetes.

ii. Avanzar en la liberalización de las torres y centros de control

Otro aspecto por considerar en relación con los servicios de navegación aérea es que, si bien todos los centros de control aéreo se gestionan por ENAIRE, en lo referente a las torres de control de los aeropuertos, existen otros prestadores de servicios. Este hecho se produjo como consecuencia de la liberalización de los servicios de control de navegación aérea de las torres de control de los aeropuertos mediante la entrada en vigor de la Ley 9/2010, que conllevó una reorganización integral de los servicios de navegación aérea.

Concretamente, a finales del año 2011 se liberalizaron los servicios de control de navegación aérea en un total de 12 torres de control de aeropuertos.

Los costes de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) están fuertemente asociados a los costes de personal. En concreto, suponen el 65% de los costes totales, del que el 49% responde a costes de controladores aéreos operativos, y el 51% a otros gastos de personal²⁴.

²⁴ ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2015 Benchmarking Report

En el caso de ENAIRE, el coste de los controladores aéreos está muy encima de la media europea y de los principales proveedores de servicios de navegación aérea:

- Según los datos de Eurocontrol²⁵ correspondientes a 2015, el coste por hora de un controlador aéreo en España es de 166 euros, algo inferior a los 173 euros de 2014, pero muy por encima de la media europea de 112 euros/hora, y sólo por debajo de Alemania comparativamente con los 5 grandes proveedores europeos.
- Si se tienen en cuenta factores como el coste de vida, el coste/hora del controlador aéreo en España se eleva hasta los 186 euros.
- Pero si se atiende al coste laboral de controladores por hora de vuelo (composite flight-hour) se eleva hasta los 211 euros, colocándose en primera posición del ranking, y muy por encima del promedio europeo de 135 euros. Estos costes resultan de la combinación de la productividad por hora del controlador aéreo y los costes labores por hora de controlador²⁶.
- La productividad media de un controlador de ENAIRE medida en una hora de trabajo está por debajo de la media europea, siendo en el primer caso de 0,79 frente al promedio europeo de 0,83 productividad controlador-hora²⁷.

Con esto, se pone de manifiesto que los controladores aéreos en España son menos productivos respecto a sus competidores europeos desde una doble perspectiva. **Sus costes laborales están muy por encima de la media europea mientras que su productividad por hora de trabajo está por debajo de la media.**

En este sentido, **se debe establecer un calendario de liberalización, no sólo** para las torres de control a corto plazo, **sino también de los centros de control a medio y largo plazo.** La experiencia ha demostrado que el servicio se ha suministrado de acuerdo con las necesidades de calidad y seguridad operativas que requieren las compañías aéreas, a un coste competitivo y con una dinámica de mercado beneficiosa. Avanzar en la liberalización sin duda redundará en un mejor servicio.

iii. **Garantizar la continuidad de los servicios de control y navegación aérea**

El impacto económico y social de una huelga de controladores es **devastador**. Las consecuencias de los paros que se registran en España o en países de nuestro entorno europeo son sumamente negativas, tanto por su impacto económico, como por el grave perjuicio que generan a pasajeros y a la operativa de las compañías aéreas. La convocatoria o el mero rumor de una posible huelga de controladores aéreos **afecta a las reservas, al igual que a la imagen del sector**, provocando que muchos potenciales pasajeros decidan optar por un medio de transporte alternativo. Con esto, uno

²⁵ ATM Cost- Effectiveness (ACE) 2015 Benchmarking Report

²⁶ ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2015 Benchmarking Report

²⁷ ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2015 Benchmarking Report

de los **principales sectores perjudicados es el turismo**, motor de nuestra economía.

En términos de impacto económico, a modo de ejemplo, en el período comprendido entre 2010 y 2016 se registraron un total de 117 huelgas de controladores aéreos en Europa, que afectaron a la actividad aérea durante 278 días. El **impacto económico de estos paros se cuantificó en 12.000 millones de euros**, según un estudio de A4E elaborado por PwC²⁸.

En este contexto, desde CEOE **se proponen una serie de medidas para paliar las consecuencias del cese de actividad de los controladores aéreos**:

- Trabajar a nivel nacional, y en el marco de las instituciones de la UE, para **impulsar el Cielo Único Europeo**.
- **Implementar planes de contingencia a nivel europeo** para minimizar el impacto que puedan tener las huelgas de controladores aéreos de países de nuestro entorno en la operativa de las compañías aéreas en España.
- **Trabajar activamente en la UE para la adopción de medidas que garanticen la continuidad de los servicios de gestión de control aéreo, y apoyar en este sentido las prácticas propuestas por la Comisión Europea** para favorecer la continuidad de estos servicios en el en el marco de la “Estrategia de Aviación para Europa”. Concretamente, CEOE apoya las siguientes líneas de actuación en las que está trabajando la UE:

1. **Homogeneizar y ampliar el período mínimo con el que debe ser avisada la convocatoria de cese de actividad por parte de los controladores del tráfico aéreo, y otro personal vinculado** a la prestación de servicios de navegación aérea, para evitar -en la medida de lo posible- el grave perjuicio que suponen y la trascendencia e impacto económico y social.

Actualmente, la regulación sobre el período mínimo en el que se debe notificar el seguimiento de estas huelgas difiere de un Estado miembro a otro, y varía entre 24 horas a un mes. En España está fijado en 10 días.

Según la Comisión Europea, cuanto mayor sea la antelación del aviso, menor será la incidencia:

- Los Estados miembros en los que rige un período de notificación inferior a los 14 días, acumularon un total de 359 días de huelga en el período 2014 a 2016.
- En el caso de períodos de preaviso igual o mayor a 14 días (Estonia, Finlandia, Lituania, Polonia, Bélgica, Eslovenia y Dinamarca), se acumularon sólo 7 días de

²⁸ *Economic Impact of Air Traffic Control Strikes in Europe* de Airlines for Europe (A4E) encargado a PwC, publicado en septiembre de 2016.

huelga entre 2014 y 2016.

Un período de preaviso más amplio daría más tiempo para alcanzar un acuerdo a través del diálogo social, así como una mayor capacidad de reacción a las aerolíneas para notificar a los pasajeros la cancelación o confirmación del vuelo, o para coordinar las medidas operacionales y limitar los efectos negativos de la huelga.

2. Establecer en el marco de la UE que **la notificación del trabajador que decida ir a la huelga debe hacerse de forma individualizada**, para que el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) pueda determinar los turnos de trabajo sabiendo exactamente los empleados que acudirán a trabajar; lo que redundará en beneficio de todos, especialmente de la plantilla que acuda a su puesto de trabajo, y permitirá a todos los sectores de la aviación tener una previsión de la afección de la huelga.
3. **Garantizar la total y plena operatividad de los sobrevuelos que crucen espacio aéreo afectado por la huelga** de controladores ya que, según la propia Comisión Europea, el impacto de las huelgas de ATM afecta “considerablemente” a los ANSPs vecinos.
4. Se pone de manifiesto el riesgo adicional derivado de una huelga en períodos de mayor tráfico de pasajeros, lo que ejerce mayor presión en la negociación con el personal de ATM y también en los ANSP vecinos. Frente a esta situación, algunos países como Italia protegen los periodos estacionales o franjas del día con mayor demanda de tráfico, de forma que no se pueda convocar huelga durante éstas. En este contexto, **se propone que las temporadas o franjas horarias de mayor densidad de vuelos sean protegidas para que no puedan convocarse huelgas durante las mismas, minimizando así los perjuicios y molestias a los usuarios.**

5. Seguridad operativa

CEOE aprecia las **mejoras en el funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)** en los últimos años. No obstante, debe seguir agilizándose su actividad para **prestar un servicio de calidad**, acorde con las prestaciones en los países de nuestro entorno. Las compañías aéreas son clientes de AESA, abonando una cuota a cambio de sus servicios, y dependen de esta Agencia para su operativa diaria. Por esta razón, los **retrasos en la concesión de permisos** o aprobaciones suponen un agravio operativo y económico.

Para aumentar la eficiencia y garantizar la competitividad de los operadores españoles frente a otros de la UE y de terceros países, se propone que AESA adopte medidas como las que siguen:

- **Agilización de las aprobaciones operativas.** Es necesario racionalizar y simplificar los procedimientos para la obtención de las aprobaciones de AESA (tramitación de operaciones, nuevas flotas, aprobación de procedimientos...). Se deben superar las posibles barreras con las que se encuentran las compañías aéreas que ralentizan los procesos y sitúan a las compañías españolas en situaciones de desventaja frente a sus competidores europeos, que están sometidos a la misma normativa. Por ejemplo, agilizar la incorporación de nuevas aeronaves a la licencia de las compañías aéreas.
- Es necesario acelerar la **implantación de sistemas telemáticos que agilicen la gestión de expedientes, licencias y certificados**, como la expedición de licencias de pilotos.
- **Mejorar la labor informativa de la Agencia** por medio de servicios de asesoramiento para la resolución de dudas técnicas y normativas de los operadores, modernizar y agilizar las comunicaciones entre la Agencia y los operadores, así como establecer una web dinámica con información actualizada sobre las novedades normativas y técnicas en el sector.

6. Derechos de Pasajeros: Revisión del Reglamento Europeo 261/2004

Es necesario analizar **la posible revisión del Reglamento Europeo 261/2004**, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque, de cancelación o gran retraso de los vuelos.

La revisión debe tener por **objetivo** alcanzar un **equilibrio entre la salvaguarda de los derechos de los pasajeros y la prestación del servicio de transporte aéreo**, sujeto a numerosos factores externos y ajenos muchas veces al control de las aerolíneas. La experiencia de los años transcurridos desde su entrada en vigor pone de relieve la necesidad de adoptar un enfoque más realista en aquellos aspectos de la norma que sitúan a las compañías aéreas ante responsabilidades ilimitadas.

Además, la revisión del Reglamento 261/2004 es muy importante en términos de **seguridad jurídica**. El actual texto es excesivamente detallado y prescriptivo en determinados preceptos y, al mismo tiempo, demasiado vago en puntos esenciales como el relativo a la falta de un listado actualizado de circunstancias extraordinarias ajenas al control de las aerolíneas.

Como consecuencia de esta situación, proliferan **sentencias judiciales heterogéneas a lo largo de toda la Unión Europea que, a menudo, entran en conflicto con el espíritu de la norma**. Cabe recordar en este sentido que el verdadero objetivo del Reglamento es apoyar el desarrollo de una aviación sostenible en Europa y promover la conectividad de los aeropuertos europeos, evitando los incidentes que puedan sufrir los pasajeros. La norma no persigue garantizar un alto grado de protección al consumidor únicamente a través del derecho a una compensación económica. Al contrario, refleja que **la compensación económica debe ser el último recurso cuando los incidentes**

no se han prevenido o minimizado correctamente por parte de las compañías aéreas.

7. Intermodalidad: Conexión Alta Velocidad/Avión

CEOE considera que el impulso y fomento de la intermodalidad son fundamentales para la competitividad de nuestra economía. Si bien es cierto que los modos de transporte compiten entre sí, éstos deben ser considerados complementarios. Es por ello necesario poner el acento en cómo mejorar la conectividad entre modos y hacerlos más eficientes.

La intermodalidad de los aeropuertos es, además, un elemento esencial que permite mejorar la competitividad turística. Por ello, se considera necesario que los aeropuertos de España tengan fácil acceso y buenas conexiones con las ciudades y con otros medios de transporte.

En este sentido, es necesario analizar lo antes posible la viabilidad de la **conexión de la red de Alta Velocidad con los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez-Madrid Barajas**, que alimentaría y reforzaría la competitividad de ambos aeropuertos, especialmente el de Madrid en su condición de hub. Supondría, además, una importante mejora de la competitividad del destino Madrid.

De esta manera, Madrid y Barcelona se equipararían a los grandes aeropuertos europeos que ya cuentan con conexión a la Alta Velocidad, como París, Ámsterdam, Viena, Roma, Copenhague, o Alemania, que cuenta con hasta tres aeropuertos conectados a la Alta Velocidad (Colonia, Frankfurt y Leipzig).

8. Impulso al transporte aéreo de mercancías

España debe impulsar el transporte aéreo de mercancías y posicionarse como nodo privilegiado para el tráfico internacional de mercancías, no solamente con origen o destino en España o países europeos próximos, sino que, aprovechando su posición geográfica y el elevado número de conexiones con América, pueda servir como centro de interconexión privilegiado entre América y Asia.

En este sentido, cabe destacar el importante papel que el transporte por vía aérea ha tenido en los últimos años en la internacionalización de las empresas textiles y farmacéuticas españolas.

Los aeropuertos y empresas de carga-deben estar adecuadamente dimensionados, a fin de poder contar con el volumen y capacidad necesarios para atender los crecimientos previstos en los tráficos de mercancías con los mercados demandados por la industria.

9. Reducción de emisiones de la aviación

Junto con las necesarias mejoras en la navegación aérea y los avances tecnológicos que aportan los fabricantes de aeronaves, el comercio de derechos de emisión forma parte de la estrategia del sector para reducir las emisiones contaminantes.

En este sentido, CEOE invita al Gobierno español a que apoye e intensifique sus esfuerzos en Europa para **la implementación del acuerdo global de comercio de emisiones alcanzado en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** a partir de 2020. Igualmente, se debe trabajar para promover la adhesión de nuevos estados a este acuerdo global.

Dicho acuerdo debe servir también para **evitar la doble regulación** de las emisiones de vuelos internacionales a través de esquemas nacionales o regionales.

Además, debe tenerse en cuenta la pieza clave para que esta estrategia funcione: **incentivos a la investigación y el uso de combustibles sostenibles en la aviación**. Se deben adoptar incentivos que contribuyan al uso de combustibles sostenibles en el sector aéreo, de forma equivalente a las políticas ya adoptadas en otros sectores. Además, sería deseable que desde el Gobierno se promoviera la investigación, implementación y extensión de fueles sostenibles en la aviación.

10. Servidumbres aeronáuticas

En el ámbito de las servidumbres aeronáuticas, se considera necesaria la aprobación de un nuevo Real Decreto con propuestas dirigidas a agilizar procedimientos:

- Establecer la tramitación telemática de las autorizaciones de forma obligatoria (actualmente voluntaria).
- Habilitar y fomentar la tramitación para la concesión de licencias y autorizaciones por parte de los Ayuntamientos y por AESA de forma simultánea, no sucesiva, como sucede actualmente.
- Promover la eficiencia de los procedimientos de licencia de los Ayuntamientos cuando puedan afectar a la zona de influencia de AESA, estableciendo la obligación del Ayuntamiento de consultar si el proyecto de edificación está o no incluido en dicha área por medio de la página web de dicha Agencia.
- Modificación del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, con el objeto de simplificar los procedimientos administrativos para aclarar los casos en los que es necesario solicitar autorización, obviando las edificaciones de menor altura y alejadas de los aeropuertos.

11. Subvenciones a billetes de avión de residentes

La política de bonificaciones aplicada en los billetes de residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, además de a las familias numerosas, es positiva en la medida que favorecen la conectividad de estos pasajeros y fomenta el tráfico aéreo. Sin embargo, **la gestión y aplicación de este sistema de subvenciones debe ser ágil, flexible y fácil** tanto para las compañías aéreas, que actúan como intermediarias, como para sus beneficiarios, es decir, los residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. En todo caso, debe tomarse en consideración los costes de gestión que suponen para las compañías aéreas.

Sería asimismo deseable que el Ministerio de Fomento propicie la **actualización del sistema de subvenciones** en aras de facilitar su aplicación, haciéndolo menos complejo y dotándolo de mayor agilidad.

12. Participación empresarial

El Gobierno Nacional y las Administraciones Autonómicas deberían impulsar, mejorar y reforzar los cauces formales de participación de la industria turística en los órganos de Coordinación Aeroportuaria en sus distintos niveles y hacerse efectiva su participación en la materia.

Para ello, debería articularse una **participación eficiente de las organizaciones empresariales territoriales** más representativas en los **Comités de Coordinación Aeroportuario Autonómicos**. Del mismo modo, debería propiciarse la participación del sector en las **Comisiones de Coordinación Aeroportuaria de los Aeropuertos de mayor tráfico**, de forma que sea posible la alineación de objetivos y se den nuevos impulsos a la cooperación y competitividad turística.

13. Mantener la conectividad entre el RU y la UE, objetivo principal post- Brexit

El Gobierno del Reino Unido señaló entre sus objetivos para el abandono de la UE dejar el mercado común de la aviación. Sin la cobertura de este acuerdo, las compañías aéreas necesitarán permisos expresos para seguir operando sus vuelos desde y hacia Reino Unido, viéndose la conectividad aérea entre la Unión Europea y este país significativamente afectada. Es preciso, por tanto, que se alcance **un acuerdo que posibilite mantener la conectividad aérea del Reino Unido con la Unión Europea**.

Si tras el BREXIT el Reino Unido no se convierte en signatario del Espacio Común Europeo de Aviación (ECAA), **será necesario firmar un acuerdo lo más amplio posible de Cielos Abiertos** en terceras y cuartas libertades, así como en tráficos chárter, para evitar cualquier restricción o limitación al actual marco jurídico de la aviación comercial.

No debe olvidarse que el Reino Unido es el principal mercado internacional de los aeropuertos españoles y, por tanto, el efecto del Brexit sobre varios de los aeropuertos de la red (Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Tenerife Sur, Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid-Barajas) podría ser muy relevante. En este sentido, y dado el tamaño del mercado británico, sería muy difícil sustituir dicho tráfico por otros alternativos, debido a sus características (elevado volumen de población, elevado poder adquisitivo y necesidad de búsqueda de sol y playa que produce varios viajes a lo largo del año).

Asimismo, si tenemos en cuenta que el empleo generado por el transporte aéreo es proporcional al número de pasajeros que se gestionan, que **el Reino Unido supone alrededor del 18% del tráfico total**, y que en España el transporte aéreo genera alrededor de 440.000 empleos (entre directos, indirectos e inducidos), **un Brexit duro o sin acuerdo podría afectar hasta a 80.000 empleos**.

Por otro lado, es importante tomar en consideración que el mercado del transporte aéreo se programa con plazos muy prolongados, por lo que sería conveniente conceder un tiempo de transición al sector aéreo para su adaptación al nuevo escenario tras la salida del Reino Unido de la UE.

De igual forma, en caso de que tras la negociación se produjera un Brexit duro, **el Reino Unido sería considerado un tercer país tanto desde el punto de vista de seguridad como aduanero**, por lo que los pasajeros procedentes del mismo no podrían mezclarse con los de la UE en un área común, como sí ocurre hoy. Esto podría tener **un impacto significativo sobre las infraestructuras de algunos aeropuertos** (especialmente en los turísticos), que tendrían que remodelarse para dar cabida a un volumen elevado de pasajeros en zonas que hasta ahora eran más limitadas, para lo que el Estado deberá destinar los recursos públicos necesarios.

Finalmente, la legislación europea impide operar entre países miembros de la UE a compañías en las cuales no exista una mayoría de propiedad y control de ciudadanos comunitarios. Dada la incertidumbre que existe en este aspecto, podría darse la circunstancia de que las principales aerolíneas que operan en España se enfrentaran a dificultades, y en este caso el tráfico aéreo en España en su conjunto, no sólo con el Reino Unido, se vería seriamente afectado. En este sentido, y siguiendo el criterio que otros países de la UE parecen estar adoptando, tanto las autoridades reguladoras como las supervisoras deberían ser flexibles a la hora de interpretar la regulación europea referente a la propiedad y al control de las empresas, y de esta manera, acomodar y permitir la operación de las compañías españolas como hasta ahora, evitando poner en riesgo la conectividad aérea internacional de España.

III. Conclusiones: decálogo

El transporte aéreo es un **factor clave en la economía mundial**, directamente relacionado con el desarrollo del comercio y el turismo internacional. A nivel mundial, se estima que este sector es creador del **3,5% del PIB global**, generando directamente **62,7 millones de empleos**²⁹. En 2016 alcanzó los **4.100 millones de pasajeros anuales**³⁰ y los **110.300 millones de toneladas**³¹.

En 2018, los **aeropuertos españoles** gestionaron en total un tráfico de **263,7 millones de pasajeros**, con un crecimiento del 5,8% respecto al año anterior³².

El **volumen de operaciones** de aeronaves en España durante 2018 fue **superior a 2,3 millones, un 5,8% más que en 2017**; y el **tráfico de mercancías rebasó el millón de toneladas, un 9,9% más que en el año precedente**³³.

El transporte aéreo adquiere, además, una relevancia socioeconómica importante en España. Se estima que el total de empleos generados por el transporte aéreo, de forma directa, indirecta o inducida, alcanzó los **440.000 mil empleos**, lo que supone un 2% de la población ocupada³⁴.

La importancia del transporte aéreo en el turismo es indudable, toda vez que, de los 82,8 millones de turistas internacionales recibidos en España en 2018, más de 67,5 millones (el 81,6%) utilizó el avión como medio de transporte.

El transporte aéreo viene experimentando un importante crecimiento en los últimos años. **Se prevé que el número de pasajeros se duplique a nivel mundial para el año 2035**, lo que supondría un incremento en Europa de 500 millones de pasajeros adicionales. Este aumento de tráfico aéreo se traducirá en **oportunidades de negocio, generación de empleo y crecimiento económico, no sólo de la aviación, sino del turismo, la hostelería, el comercio, los centros de negocios o las empresas de infraestructuras**, entre otros. Ante este nuevo escenario, es necesario **adoptar medidas para dar respuesta al incremento de la demanda y garantizar la competitividad del sector**.

Con esta finalidad, el Consejo del Transporte y la Logística de CEOE, en estrecha colaboración con su Consejo de Turismo, Cultura y Deporte, propone el siguiente decálogo de medidas:

²⁹ Fuente: ATAG – Benefits beyond borders 2016. (Datos de 2014).

³⁰ Fuente: IATA - Annual Review 2018.

³¹ Fuente: ACI - WATR 2017.

³² Fuente: AENA

³³ Fuente: AENA

³⁴ Fuente: ACI – Europe Economic Impact of European Affair. Datos de 2015. / OTLE – Informe de Coyuntura del Transporte Aéreo en España 2017

1. Tanto a nivel nacional como comunitario, es preciso que las acciones legislativas de los gobiernos se dirijan a **reducir las cargas regulatorias que afectan a la competitividad del transporte aéreo** respecto a los operadores de otros países, así como respecto a otros medios de transporte, buscándose el equilibrio adecuado entre la protección de los intereses públicos y las condiciones necesarias para salvaguardar dicha competitividad.

La normativa debe asimismo asegurar el desarrollo del transporte aéreo en **igualdad de condiciones** a como se realiza en otros países, así como respecto de otros medios de transporte.

2. Con relación a la **red aeroportuaria española**, los aeropuertos tienen, entre sus principales retos, el constante crecimiento en el número de pasajeros y los planes de expansión de las compañías aéreas. Los Planes Directores de los aeropuertos deben dar respuesta a estos retos en el largo plazo, mediante **inversiones racionales dirigidas principalmente a solventar posibles problemas de capacidad**, siempre bajo criterios de eficiencia.

Los aeropuertos españoles han realizado un esfuerzo de modernización, pero deben seguir avanzando, apostando por tecnologías más innovadoras que permitan procesos cada vez más automatizados, que mejoren la calidad del servicio y la experiencia del usuario.

En todo caso, mantener la **competitividad de las tarifas aeroportuarias y de navegación** es clave para el sector aéreo español.

3. La navegación aérea requiere la **modernización del espacio aéreo**, con la finalidad de avanzar hacia un diseño y gestión del espacio aéreo eficiente, mediante la consecución, a nivel nacional, de los objetivos del Cielo Único Europeo.

Asimismo, se debe avanzar en la **liberalización de las torres y centros de control y garantizar la continuidad de los servicios de control y navegación aérea**, adoptándose medidas para paliar las consecuencias del cese de actividad de los controladores aéreos durante los períodos de huelga.

4. En materia de seguridad operativa, si bien se aprecian **mejoras en el funcionamiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)** en los últimos años, debe seguir agilizándose su actividad para **prestar un servicio de calidad**, acorde con las prestaciones en los países de nuestro entorno. Los retrasos en la concesión de permisos o aprobaciones suponen un agracio operativo y económico.

5. Es necesario analizar la **posible revisión del Reglamento Europeo 261/2004**, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque, de cancelación o gran retraso de los vuelos. La revisión debe tener por

objetivo alcanzar un **equilibrio entre la salvaguarda de los derechos de los pasajeros y la prestación del servicio de transporte aéreo**, sujeto a numerosos factores externos y ajenos muchas veces al control de las aerolíneas.

Por otro lado, en el ámbito de las **servidumbres aeronáuticas** se considera necesaria la aprobación de un nuevo Real Decreto que prevea la agilización de procedimientos.

6. El impulso y fomento de la intermodalidad son fundamentales para la competitividad de nuestra economía. En este sentido, es necesario analizar lo antes posible la viabilidad de la **conexión de la red de Alta Velocidad con los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez-Madrid Barajas**, lo que permitirá su equiparación respecto a grandes aeropuertos europeos.
7. España debe **impulsar el transporte aéreo de mercancías** y posicionarse como nodo privilegiado para el tráfico internacional de mercancías, no solamente con origen o destino en España o países europeos próximos, sino que, aprovechando su posición geográfica y el elevado número de conexiones con América, pueda servir como centro de interconexión privilegiado entre América y Asia. Los aeropuertos y empresas de carga deben estar adecuadamente dimensionados, a fin de poder contar con el volumen y capacidad necesarios para atender los crecimientos previstos en los tráficos de mercancías con los mercados demandados por la industria.
8. En materia de reducción de emisiones de la aviación, el Gobierno español debe apoyar e intensificar sus esfuerzos en Europa para **la implementación del acuerdo global de comercio de emisiones alcanzado en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** a partir de 2020, promoviéndose asimismo la adhesión de nuevos estados a este acuerdo global y evitándose la doble regulación de las emisiones de vuelos internacionales a través de esquemas nacionales o regionales.
9. La política de bonificaciones aplicada en los billetes de residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, además de a las familias numerosas, es positiva en la medida que favorecen la conectividad de estos pasajeros y fomenta el tráfico aéreo. Sin embargo, **la gestión y aplicación de este sistema de subvenciones debe ser ágil, flexible y fácil** tanto para las compañías aéreas, que actúan como intermediarias, como para sus beneficiarios, y debe tomar en consideración los costes de gestión que suponen para las compañías aéreas.
10. Tras la decisión de salida del Reino Unido de la Unión Europea (**BREXIT**), y tomándose en consideración que el Reino Unido es el principal mercado internacional de los aeropuertos españoles, es esencial que se alcance **un acuerdo que posibilite mantener la conectividad aérea del Reino Unido con la Unión Europea**. Si tras el BREXIT el Reino Unido no se convierte en signatario del Espacio Común Europeo de Aviación (ECAA), **será necesario firmar un acuerdo lo**

más amplio posible de Cielos Abiertos en terceras y cuartas libertades, así como en tráficos chárter, para evitar cualquier restricción o limitación al actual marco jurídico de la aviación comercial.