



LÍNEA DE ACTUACIÓN 7.4: EL TRANSPORTE AÉREO COMO PUERTA AL MUNDO

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

El transporte aéreo juega un papel fundamental en nuestra sociedad, debido a la ausencia de alternativas viables en términos de tiempo de desplazamiento a partir de cierta distancia, y en especial en lo que respecta a los desplazamientos de personas y mercancías perecederas. De igual forma, este modo de transporte resulta insustituible para garantizar la conectividad de territorios remotos o sin conexión por vía terrestre, como puedan ser los territorios no peninsulares españoles de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

El tremendo desarrollo experimentado por la aviación comercial en las últimas décadas ha rebajado los costes de explotación de las aerolíneas, mejorado sus márgenes, y atraído la inversión al sector, y con ella las posibilidades de financiación tanto de infraestructuras como de compañías aéreas. Estas últimas han podido incorporar a sus flotas aeronaves más modernas, capaces y eficientes, que permiten abrir nuevas rutas, inviables con las aeronaves de generaciones anteriores. Se alimenta de esta forma el ciclo virtuoso actual, en el que el transporte aéreo se ha convertido en un vehículo esencial para facilitar la llegada masiva de turistas a nuestro país y nos posiciona como el segundo país mundial receptor de turismo.

En Norteamérica y Europa, al desarrollo de la industria se ha unido la liberalización del mercado desde hace varias décadas, lo cual ha incrementado exponencialmente el número de compañías operadoras y rutas, y permitido la aparición de un modelo de negocio, el de las compañías de

bajo coste que, con su oferta de servicios básicos a precios muy asequibles, han democratizado el acceso al transporte aéreo hasta niveles difícilmente imaginables.

Esta realidad contrasta con el mantenimiento, a nivel internacional, de marcos jurídicos cerrados y limitantes, herederos de los desarrollados en los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, en un contexto de desarrollo incipiente del transporte aéreo mundial, en el que tenía sentido proteger el nacimiento y consolidación de aerolíneas estatales que aseguraran la conectividad de los Estados y su proyección internacional. En la actualidad, este enfoque resulta anacrónico con una economía completamente globalizada, pero continúa presente en los convenios aéreos bilaterales, que siguen siendo, a día de hoy, el cuerpo jurídico básico que gobierna el desarrollo de servicios aéreos entre países.

En España el crecimiento del transporte aéreo ha sido facilitado por el desarrollo de una política en materia de negociación de **convenios aéreos bilaterales** orientada a la liberalización, la **apertura de los mercados internacionales** y la **eliminación de restricciones operativas** para las aerolíneas. Así, los múltiples convenios negociados en los últimos años, ya fueran nuevos o renovados, han propiciado la creación de nuevas rutas, atraído compañías aéreas extranjeras, y permitido que las nuestras expandieran su red de destinos internacionales.

España ha tenido también una presencia destacada en las negociaciones de acuerdos multilaterales que lleva a cabo la Comisión Europea, en nombre de la UE y de sus Estados miembros, y que han tenido

como resultado la consecución de acuerdos tan importantes como los alcanzados con Estados Unidos, Canadá, Jordania o Israel, por nombrar solo algunos de ellos. La presencia de técnicos españoles en estas negociaciones ha sido esencial, porque ha permitido incorporar en los textos negociados elementos importantes para los intereses españoles.

Se ha realizado un esfuerzo importante en los últimos años por abrir mercados aéreos, aun cuando siguen existiendo países que mantienen políticas menos aperturistas, lo que da lugar a marcos bilaterales con restricciones o limitaciones a la operación. En esos casos se hace necesario repartir entre las compañías aéreas los derechos de tráfico disponibles, y hacerlo de la forma más eficiente posible. El procedimiento de reparto, regulado por el Real Decreto 1678/2011, ha demostrado su utilidad a la hora de optimizar el uso de los derechos disponibles y alcanzar un equilibrio entre las compañías que ya operan y los nuevos entrantes. El sector, no obstante, demanda un procedimiento de asignación más ágil que les permita anticipar los movimientos de la demanda y mantener su competitividad en los mercados internacionales, para lo cual será preciso renovar el marco aplicable mediante un nuevo desarrollo reglamentario.

Otro de los pilares que ha potenciado el crecimiento y consolidación de nuestro transporte aéreo en las últimas décadas ha sido el desarrollo de las infraestructuras, hasta el punto de contar en la actualidad con una de las redes de aeropuertos y de ayudas a la navegación aérea más completas y competitivas de Europa, y un gestor aeroportuario, Aena SME S.A., primero del mundo por volumen de pasajeros gestionados.

El marco regulador de la red de aeropuertos de Aena, instaurado a partir de la Ley 18/2014 y con un primer **Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)** para el periodo 2017-2021, supuso la consolidación de un modelo orientado a garantizar la capacidad, calidad y suficiencia de la red de aeropuertos, bajo un modelo de gestión eficiente que también garantiza la

racionalidad de las inversiones, la viabilidad económica de las infraestructuras, y unas tarifas aeroportuarias competitivas en un entorno predecible y estable. Todo ello nos ha proporcionado una red de infraestructuras que se encuentra lejos de la saturación, lo que significa que todavía tiene margen de crecimiento sin necesidad de realizar grandes inversiones en los próximos años.

La situación geográfica de España, a medio camino entre Europa, Oriente Medio, África y Latinoamérica, nos posiciona como el puente de interconexión natural entre estas regiones del mundo. Sin embargo, para canalizar a través de nuestro país los flujos de transporte aéreo de pasajeros y carga entre estos continentes, es imprescindible desarrollar una política enfocada a potenciar específicamente el papel de nuestros *hubs* aeroportuarios internacionales dentro del conjunto de la red de infraestructuras. La potenciación de estos grandes centros de distribución de tráfico no solo traerá beneficios a las compañías que estén basados en ellos, sino al conjunto de los ciudadanos, a través de más y mejores conexiones internacionales, al gestor aeroportuario, y a la economía del país a través de la creación de empleo directo e inducido.

Potenciar nuestros hubs pasa por posicionar y mantener estas infraestructuras entre las mejores del mundo, acometiendo no solo las inversiones necesarias para mantener la capacidad y seguridad, sino también en calidad y tecnología de vanguardia, para mejorar los servicios prestados a las compañías usuarias y garantizar una experiencia excelente al pasajero. Los *hubs* deben estar además ampliamente conectados con los principales núcleos de población a los que sirven, y se ha de estudiar el papel que puede jugar la intermodalidad, a la hora de mejorar la captación y distribución del tráfico doméstico y conectarlo con el internacional.

En definitiva, el éxito de nuestro transporte aéreo en estos últimos años se ha alcanzado gracias a una política aperturista, unas infraestructuras sobresalientes y un marco regulatorio apropiado. Para consolidar y

expandir esta posición privilegiada es preciso perseverar en las líneas de actuación promovidas desde el Ministerio, esto es:

- A.** Seguir promoviendo la apertura de los marcos aéreos bilaterales y la eliminación de barreras que frenen la creación de nuevas rutas o el aumento de la capacidad, a través de una política de negociación abierta y de carácter liberalizador.
- B.** Atraer compañías aéreas internacionales a nuestros *hubs* para que elijan España como punto de interconexión, en especial en sus rutas con Latinoamérica. Para ello es preciso mantener los altos estándares de capacidad y calidad de nuestras infraestructuras y unas tarifas aeroportuarias y de navegación aérea altamente competitivas.
- C.** Potenciar las capacidades intermodales y de conexión de los *hubs* con las redes de transporte terrestre y marítimo, integrando los diferentes modos de forma transparente para el ciudadano y nuestros visitantes, y facilitando la distribución del tráfico por toda la geografía.
- D.** Agilizar los procedimientos administrativos relacionados con la gestión de los derechos de tráfico limitados, para que nuestras compañías mantengan la competitividad internacional.

- **El objetivo principal de esta Línea de Actuación es seguir potenciando el papel de España como puente (*hub*) de conexión aérea entre continentes, en especial con Latinoamérica.**
- **Para lograr este objetivo se considera necesario perseverar en la negociación de acuerdos aéreos bilaterales de carácter aperturista, y agilizar los procedimientos administrativos de gestión de los derechos de tráfico.**
- **Se considera también fundamental mantener la alta capacidad y calidad de nuestra red de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, a unas tarifas competitivas, al tiempo que se potencia específicamente el papel de nuestros *hubs* internacionales.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 7.4.1: APERTURA DE MERCADOS Y AGILIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

Seguir impulsando la negociación de acuerdos aéreos bilaterales de carácter abierto y liberalizador, que eliminen las restricciones operativas y otorguen facilidades para la operación.

Sustituir el actual reglamento que regula el procedimiento de utilización de derechos de tráfico (Real Decreto 1678/2011), por un nuevo desarrollo que agilice la tramitación de los procedimientos de los derechos de tráfico disponibles.

MEDIDA 7.4.2: SEGUIR CONSOLIDANDO EL MODELO DE REGULACIÓN AEROPORTUARIA

Continuar desarrollando y mejorando las capacidades de seguimiento en relación al desempeño del primer documento de regulación DORA (2017-2021) y del nuevo DORA aprobado el 28 de septiembre de 2021 para el periodo 2022-2026, de manera que se incorpore todo el conocimiento adquirido en el primer ciclo y se promueva todavía más la calidad, capacidad y eficiencia de nuestra red de aeropuertos, y que de esta forma sigan estando entre los más competitivos de Europa.

MEDIDA 7.4.3: LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS ESPAÑOLES COMO *HUBS* DE CONEXIÓN EUROPA-LATINOAMÉRICA

Potenciar nuestros *hubs* posicionando y manteniendo estas infraestructuras entre las mejores del mundo, acometiendo no solo las inversiones necesarias para mantener la capacidad y seguridad y la conectividad, sino también en calidad y tecnología de vanguardia, para mejorar los servicios prestados a las compañías usuarias y garantizar una experiencia excelente al pasajero.