

La urgencia de una política propia del transporte aéreo en Canarias

Palabras clave: aerolíneas; aeropuertos; navegación aérea; transporte aéreo; COVID-19; turismo y transporte; regulación.

Cap.
63

José Joaquín Díaz de Aguilar

*Observatorio de Transporte Aéreo de la Real Sociedad
Económica de Amigos del País de Gran Canaria*

Licenciado en Derecho y en Ciencias de la Información. Directivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC) y miembro de su Observatorio del Transporte Aéreo. Es un profesional independiente con experiencia en el sector farmacéutico, seguridad privada, energía, economía azul y en actividades culturales. Le gusta el Movimiento Europeo.

Juan Carlos Martín

*Observatorio de Transporte Aéreo de la Real Sociedad
Económica de Amigos del País de Gran Canaria*

Catedrático de Universidad en el Departamento de Análisis Económico Aplicado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Es un investigador activo en el Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible y miembro del Observatorio del Transporte Aéreo de RSEAPGC. Es autor o coautor de más de 80 artículos revisados por pares y capítulos de libros en su área de especialización: Turismo y economía del transporte. Le gusta dar clases a estudiantes internacionales.

Sebastián Pérez

*Observatorio de Transporte Aéreo de la Real Sociedad
Económica de Amigos del País de Gran Canaria*

ingeniero aeronáutico, Directivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria y miembro de su Observatorio del Transporte Aéreo. Ha sido Director del aeropuerto de Gran Canaria, Director Regional de Navegación Aérea de Canarias, y coordinador y profesor de diversos cursos de posgrado en gestión aeronáutica y aeroportuaria. Ha trabajado con la Organización de Aviación Civil Internacional y con Aena Internacional en más de quince proyectos en España y Latinoamérica. Le sigue gustando el mundo de la navegación aérea.

Tomás Van de Walle

*Observatorio de Transporte Aéreo de la Real Sociedad
Económica de Amigos del País de Gran Canaria*

Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria. Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid (Antropología Social). Ha sido Consejero de Política Territorial del Cabildo de Gran Canaria, Viceconsejero de Administración Pública del Gobierno de Canarias, diputado en el Parlamento de Canarias y Consejero de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

Introducción

La crisis sanitaria que estamos viviendo por el COVID-19 representa la mayor amenaza a nivel social y económico que ha recibido el turismo y la aviación comercial desde La Segunda Guerra Mundial. Canarias, debido al enorme peso que tienen las actividades generadas por ambos sectores, unido a su situación geográfica, alejada y con un territorio fragmentado, entra en un terreno desconocido por su impacto económico cuando, todavía, la crisis de 2008 no se había superado. La Unión Europea (UE), tan a menudo timorata y dividida, parece estar consensuando su voz en la pandemia. Así lo demuestra el estímulo aprobado por parte del Banco Central Europeo el jueves 4 de junio, que recoge un paquete de gastos de emergencia que evidencia que los responsables políticos están respondiendo a la pandemia con mucha más fuerza de la que cualquier estado miembro hubiera predicho (Ewing y Eddy, 2020). Saber en qué medida el estímulo va a paliar el impacto negativo en la Comunidad Autónoma de Canarias dependerá de la capacidad de gestión de sus representantes.

No es la primera vez que Canarias ha sufrido una crisis importante en su historia. Muchas de las anteriores se resolvieron con períodos largos de emigración de buena parte de su población activa. Pero no siempre fue así ya que la imaginación, la capacidad para sumar iniciativas y la laboriosidad, que en algunas ocasiones demostró la sociedad canaria, encontraron soluciones valiosas que permitieron recuperar la estabilidad y la senda del crecimiento económico. El desarrollo de los puertos proyectando el crecimiento del comercio internacional y la exportación de recursos agroalimentarios, la aparición de los puertos francos o, posteriormente, la ley de Régimen Económico y Fiscal (REF), han sido algunos ejemplos de superación y de reactivación económica.

La crisis sanitaria por la pandemia vuelve a poner a prueba una vez más la resiliencia del archipiélago. La capacidad de respuesta y los valores tienen que servir para intentar eludir el retroceso social y económico. Hay que diseñar las políticas del siglo XXI para no solo tener la clave para la reacción y la recuperación con el menor daño y en el menor tiempo posible, sino para lograr que la sociedad canaria alcance su máximo potencial de calidad de vida cumpliendo con los objetivos de desarrollo sostenible (Griggs et al., 2013). Para ello, es necesario que las estrategias de desarrollo se adapten específicamente a las condiciones del entorno sociodemográfico de la región (Rodríguez-Pose, 2013).

La pandemia debe significar, por lo tanto, un punto de inflexión para poder ajustar y desarrollar todo el potencial y sinergias que representa el binomio turismo-y-transporte aéreo. Es necesario modificar la dinámica de “dejar hacer” que predomina en las actividades que se mueven en torno al transporte aéreo, acostumbrados a esperar que sean otros los que decidan sobre la movilidad aérea de los canarios o sobre su conectividad. Ambos, turismo y transporte aéreo, se complementan conformando una simbiosis natural en la que funcionan o pueden funcionar como unidades independientes, al margen o integrando, el papel que desarrollan los turoperadores (Graham and Dobruszkes, 2019). De hecho, Ripoll-Zarraga y Raya (2020) concluyen que los ingresos comerciales de los aeropuertos turísticos influyen de manera positiva en la eficiencia observada de los mismos, y que, por lo tanto, se debería potenciar una mayor flexibilidad en las decisiones de los gestores de los aeropuertos.

Canarias se debe recuperar cuanto antes de la crisis sanitaria en la que se encuentra, pero, como se ha comentado, no debería hacerlo manteniendo las políticas del pasado que han producido episodios esporádicos de retroceso, como los protagonizados por la quiebra de Thomas Cook, la marcha de Ryanair o la desaparición de un incontable número de compañías aéreas en la última década. El modelo de transporte aéreo en Canarias debe cambiar para aprovechar sus circunstancias diferenciadas, para lo cual necesita el

apoyo de la industria turística que, sin duda, es el sector más afectado por la disfuncionalidad actual.

Es el momento justo para empezar a tener una participación más activa en el transporte aéreo, porque es la clave de éxito en el recorrido hacia la normalidad de la actividad turística. De nuevo se observa que las decisiones se están tomando por agentes decisores que están muy lejanos de la realidad geográfica del archipiélago. Todavía no existe un protocolo claro de cómo se va a volar en el futuro y que medidas van a afectar a las aerolíneas en cada uno de los estados miembros. Eurocontrol (2020) ilustra como un enfoque descoordinado supondrá una losa en la ansiada recuperación. A nivel nacional, la situación es también preocupante porque tampoco existen ni protocolos, ni medidas claras para la reactivación. En ese sentido, todavía se sigue esperando un mayor esfuerzo del Ministerio de Transportes, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y Aena, para que cierren todos los caminos razonablemente posibles a la contaminación por coronavirus, mientras que los responsables autonómicos se limitan a su papel de observador.

Para animar a que se abandone un papel tan distante de los intereses de los canarios, este trabajo presenta una propuesta de participación de la administración autonómica en la política de transporte aéreo que entendemos requiere Canarias, a través de los tres elementos que la componen: los operadores aéreos, los aeropuertos y la navegación aérea. En cada uno de los apartados, señalaremos algunas de las claves que se podrían desarrollar en una fase inicial.

Aerolíneas y el derecho a la movilidad

Apoyo a la localización de un operador global en Canarias

Las aerolíneas juegan un papel fundamental en el desarrollo económico de las regiones remotas y ultraperiféricas ya que facilitan la integración territorial, el intercambio comercial y la creación de empleo (World Bank, 2018). Fageda et al. (2019) van más allá afirmando que en las áreas remotas, donde la movilidad es particularmente difícil y costosa, el transporte aéreo suele ser el único modo viable para garantizar la movilidad de los ciudadanos, por lo que se convierte en un derecho social inalienable.

El negocio de las aerolíneas es muy volátil y se ha visto muy afectado por la desregulación. En los últimos años hemos asistido a una creciente consolidación en la industria llevada a cabo mediante fusiones y adquisiciones. Los cinco operadores más grandes por número de pasajeros en la UE durante el año 2019 han sido: Ryanair, Lufthansa, IAG, Air France-KLM y Easyjet. Durante el citado año se han producido numerosas entradas y salidas de rutas. Las ya citadas turbulencias asociadas a Thomas Cook y Ryanair afectaron de manera importante al archipiélago. La volatilidad se hace más importante en regiones remotas que no tienen un tamaño de mercado propio lo suficientemente grande o donde la zona de atracción (el continente africano) no ofrece suficientes oportunidades. Pese a todos los imponderables, consideramos necesario realizar un estudio sobre la viabilidad de un proyecto de desarrollo de operador aéreo con base en las Islas Canarias que garantizase la conectividad aérea de la comunidad.

A modo de ilustración, hacemos un ligero análisis retrospectivo de la creación de Binter Canarias, una compañía a la que hoy no se cuestiona su crédito empresarial, ni su cercanía a los canarios, pero que tuvo comienzos difíciles, cuando las críticas a sus aviones eran generalizadas, cuando una gran mayoría de la sociedad consideraba que se maltrataba a la comunidad, interpretando como un retroceso operar con aviones pequeños de hélice en lugar de los reactores de la época. En el CASA CN-235, que fue el tipo de avión con el

que se iniciaron las operaciones y que servía para beneficiar a la industria nacional, nunca se discutieron sus prestaciones, sino su idoneidad para ser explotado por una compañía aérea. El origen de la compañía se determina cuando Europa aprueba uno de los paquetes liberalizadores, el de 1983, relativo a los servicios aéreos regionales, que alerta a las autoridades de la aeronáutica civil española por la posible entrada de compañías aéreas extranjeras en nuestro país. Fernández (1998) hace un balance de la aviación regional en España y comenta que el nuevo escenario propició que Iberia abriera en 1985 un Programa de Aviación Regional, con varios compromisos, uno de los cuales era la duración de dos años de tutelaje de Iberia y después su privatización, a ser posible con accionistas locales. De todas las que se intentaron crear en España, solo Binter que se constituyó en 1989 y que desde 2003 cuenta con nuevo accionariado, ha mantenido e incrementado su actividad. Las restantes no se llegaron a conformar, salvo Binter Mediterráneo que cesó de operar en 2001, lo cual, y sin ninguna duda, pueda deberse a las singularidades de Canarias, fragmentación y lejanía, junto a la apuesta inversora extraordinaria que se hizo en carreteras y en los trenes de alta velocidad y cercanías que se hicieron en la Península.

Es fácil imaginar que esa experiencia de éxito que marca el devenir de la compañía canaria se inició partiendo de la confianza financiera proporcionada por otra compañía consolidada como Iberia hasta que pudo hacerlo por sí misma. Y no porque se estimasen las necesidades y singularidades del entorno operativo de la compañía. Ahora no resulta factible volver a utilizar el mismo proceso para impulsar el nacimiento de un nuevo operador con vistas al mercado europeo, pero sí se deben buscar instrumentos que sustituyan aquella confianza que daba una compañía tutelar. Entendemos que dentro de esos instrumentos se debe potenciar lo que hemos llamado el Derecho a la Movilidad Aérea de los residentes en Canarias integrándolo de manera efectiva en los instrumentos ya existentes, especialmente en el REF. El objetivo es crear empleo estable y de calidad, vincular operadores con señas de identidad canarias, propiciar la toma de decisiones en Canarias no a dos mil km o más, proporcionar mayor estabilidad e independencia a la industria del turismo que generan las islas y favorecer el retorno a origen de la inversión.

Hay conceptos de costes de la compañía donde cabría materializar el derecho mencionado, tales como la comercialización de productos, algunos de los costes ACMI (aeronave, tripulación, mantenimiento, seguro), canales de distribución, formación de tripulaciones y mantenimiento, gestión AOC (air operator certificate), promoción de Canarias, entre otros muchos. Y ventajas de posición para participar en el mercado peninsular, en el insular y, prioritariamente, en el centro europeo, sin olvidarnos del continente africano, además de ventajas diferenciadas para optimizar el rendimiento de la flota, como la opción de “doble salto” al día que sus homólogas continentales no pueden hacer por el cierre nocturno de sus aeropuertos, o complementar con trayectos continentales con África en determinados espacios de tiempo.

Las subvenciones por residencia en regiones ultraperiféricas

El indudable éxito mediático obtenido en la legislatura pasada con la aplicación del descuento del 75% a residentes tiene, sin embargo, algunas sombras que deberían estudiarse para intentar mejorar la norma sin poner en tela de juicio el espíritu que la anima, que no es otro, que garantizar la conectividad aérea en regiones ultraperiféricas favoreciendo la cohesión territorial. Fageda et al. (2018) comentan que existen cuatro clases de políticas para favorecer la conectividad aérea de las regiones remotas: (1) políticas basadas en rutas obligatorias de servicio público (OSP); (2) descuentos a residentes; (3) subvenciones directas a aerolíneas estatales; y (4) políticas aeroportuarias que desarrollan sistemas de incentivos o subvenciones.

El descuento al residente se estableció en 1960 cuando las únicas compañías aéreas autorizadas al transporte de pasajeros, Iberia y Aviaco, pertenecían al Estado, lo que, a su

vez, suponía que el dinero, con el que compensaban el billete del pasajero canario, lo recogían por otro. O, ni eso, simplemente, se equilibraba en la contabilidad del Estado. Y, por qué no suponer que se instaba a la propia compañía a que calculara el precio del billete incluyendo el coste extra del porcentaje de descuento. Ya entonces hubiera sido más claro que el pasajero pagase el billete y después fuera a Hacienda para que el Estado le restituyese la subvención. Sea como fuera, el sistema de hace sesenta años, que protegía el mercado nacional y donde el transporte aéreo estaba fuertemente regulado, es ya cosa del pasado.

En la actualidad, la desregulación aérea de 1997 en la UE provocó la irrupción de las compañías de bajo coste cambiando el tablero de juego. Llevamos oyendo historias de como el precio de un billete Gran Canaria-Madrid, realizado por un Airbus 320 y una ocupación superior al 90%, salía con el descuento de residente al doble de precio que un vuelo Madrid-Düsseldorf, con el mismo tipo de avión, el mismo índice de ocupación y un tiempo de vuelo similar. Es un ejemplo real, que responde al funcionamiento de una economía de mercado, sujeto a la ley de la oferta y la demanda, en el que se introduce un factor distorsionador, como es, en este caso, la subvención al pasajero. Dependiendo de las elasticidades de la demanda y la oferta, además de las estrategias comerciales de las aerolíneas, el resultado es perfectamente posible. Las subvenciones pueden producir otros efectos perversos como, por ejemplo, la expulsión del mercado de los “no residentes”, incluidos “los canarios sin alas”, con lo que se da la paradoja de que la solidaridad de la España peninsular y su esfuerzo por la cohesión, puede beneficiar a la larga más a la empresa privada abriendo una brecha mayor en la cohesión territorial.

No deberíamos esperar al Ministerio de Transportes para que busque soluciones o realice seguimientos, sino que entendemos que debe ser la administración autonómica quién se encargue de investigar y buscar soluciones, porque afecta a los residentes canarios. Se deben buscar sistemas alternativos a la bonificación del 75% que produzca los beneficios sociales que la norma pretende, que no es otra que la de sacralizar el Derecho a la Movilidad de los Residentes en las Regiones Ultraperiféricas, asociado a la condición de residir lejos. Existen soluciones alternativas que podrán venir avaladas por estudios que requerirán un esfuerzo del Gobierno de Canarias, que debería realizar con sus propios funcionarios, la colaboración de las universidades canarias y la consulta continua a asociaciones de usuarios y compañías aéreas, pero que no puede seguir ignorando, ni escudarse en terceras instituciones u organizaciones para que se lo resuelvan. De todas formas, no conviene dejar que el ruido desvíe la atención del objeto de la norma que no es otra que permitir a los residentes canarios tener un grado de accesibilidad adecuado que permita contrarrestar los efectos de la lejanía.

A modo de ejemplo, durante el último trimestre de 2019, son múltiples los reproches que se han cruzado las diputadas Ana Oramas de Coalición Canaria y Margarita Prohens del Partido Popular y el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, a raíz de una comparecencia en el Congreso de los Diputados realizada el 18 de septiembre. En dicha comparecencia, el titular de Fomento señaló que había encargado un estudio sobre los efectos de la bonificación del transporte aéreo a la Universidad Pompeu Fabra (Europapress, 2019). Sin embargo, hasta la fecha, no se conocen los detalles de cómo se fraguó el citado estudio, los responsables del mismo, pliego de condiciones o memoria técnica, más los resultados del estudio. A estas alturas solo podemos esperar que las universidades canarias y cualquier ciudadano español puedan disponer de la información detallada del citado estudio (microdatos) para que pueda ser analizado en profundidad. No parece razonable que exista una tutela similar en la que se trate a comunidades autónomas como un menor de edad. Imaginemos que se aplicase un tratamiento similar en otras comunidades como Cataluña o el País Vasco. ¿No estarían poniendo el grito en el cielo los parlamentos regionales respectivos?

Los aeropuertos y el compromiso de los Cabildos Insulares

En los últimos veintinueve años los aeropuertos españoles han estado sujetos a distintos marcos regulatorios que han ido permitiendo moldear las limitaciones existentes para gestionar con eficacia sus instalaciones. No obstante, los aeropuertos han sido esenciales en el crecimiento de la economía del país y, como facilitador del desarrollo de nuestra principal industria, el turismo. Ese trabajo lo realizó AENA, a quién se le debe reconocer el papel desempeñado en esos años en la generación de la actividad económica nacional y en el nivel de calidad alcanzado en sus instalaciones. Lo hizo con la infraestructura patrimonial cedida por el Estado mediante su capacidad de generación de recursos sin acudir a los Presupuestos Generales.

Los aeropuertos son una parte esencial del sistema de transporte aéreo que han tenido que evolucionar para adaptarse a un transporte aéreo más global y competitivo. La evolución de los modelos de gestión, la participación del capital privado y las alianzas estratégicas con otros socios ha sido, es y será un fenómeno para analizar. Gillen (2011), diferenciando la propiedad de los activos de la operación, distingue siete posibles estructuras de gobierno aeroportuario: (1) La propiedad y operación está en manos del gobierno (Estados Unidos); (2) Propiedad del gobierno, operación privada (Estados Unidos (a través de contratos), Chile, Hamilton-Canadá); (3) Corporaciones independientes sin ánimo de lucro (Canadá); (4) Propiedad y operación privadas (originalmente BAA - la autoridad aeroportuaria británica, Ferrovial); (5) Propiedad y operación privadas a través de una venta comercial con la propiedad de activos segmentada en socios estratégicos (Australia, Nueva Zelanda); (6) Propiedad y operación parcialmente privadas con mayoría privada (Dinamarca, Austria, Suiza); (7) Propiedad y operación parcialmente privadas con mayoría estatal (Hamburgo, Francia, China, España).

Los aeropuertos españoles se han convertido en un sistema de gestión y propiedad único en el mundo de difícil justificación. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2014) reconocía que la estructura del sector aeroportuario español era totalmente atípica. No existe ningún sistema aeroportuario en el mundo del tamaño de Aena que mantenga un sistema centralizado. La estructura de un sistema aeroportuario centralizado implica una subvención cruzada de aeropuertos rentables a no rentables. Las inversiones realizadas han estado sujetas a necesidades políticas carentes de lógica económica que dan como resultado un sistema con exceso de capacidad e ineficiencia. Además, los gerentes de los aeropuertos no pueden decidir políticas comerciales para atraer aerolíneas y pasajeros. Ripoll-Zarraga y Lozano (2020) concluyen que la gestión centralizada de Aena es ineficiente ya que los resultados muestran una clara evidencia de decisiones de inversión equivocadas (pronósticos de tráfico excesivamente optimistas). Ponen como ejemplo el aeropuerto de Málaga por su sobrecapacidad, mostrando holgura tanto en pasajeros, aterrizajes, costes y personal.

La gestión centralizada supone también una carga para que los aeropuertos insulares no puedan acogerse a los planes de inversión europeos. La inversión de la UE en aeropuertos regionales es necesaria para ayudar a las economías locales. La proximidad a un aeropuerto sigue siendo un determinante clave en las decisiones de inversión extranjera directa. Las directrices sobre ayudas estatales adoptadas por la Comisión Europea reconocen la necesidad de financiación pública de aeropuertos más pequeños debido a sus externalidades positivas, al tiempo que introducen más disciplina en la forma en que esta financiación está disponible. La cuestión de los “aeropuertos fantasmas” construidos con dinero de la UE durante la década de los 2000 se ha convertido en una vergüenza para la UE. La Comisión Europea se ha visto obligada a revisar sus normas sobre ayudas esta-

tales para inversiones en aeropuertos en un esfuerzo por poner más evidencia empírica sobre las autoridades regionales para demostrar una necesidad. La Comisión también ha estado investigando si parte de la ayuda otorgada a los aeropuertos regionales se terminó transfiriendo a las aerolíneas de bajo coste en forma de subsidios de tasas aeroportuarias (Keating, 2014).

No se entiende el reconocimiento formal que hace el Estado a las singularidades canarias en la legislación sobre el REF y, sin embargo, pocos parecen advertir que nuestros aeropuertos, que forman parte de la misma región ultraperiférica, llevan años integrados en una amalgama de aeropuertos muy distintos, en una vulneración manifiesta de los principios estratégicos que, junto a la insuficiencia de recursos naturales, motivaron el REF. Los aeropuertos canarios juegan un papel primordial como punto de entrada y salida de los turistas. De hecho, una parte integral de la experiencia turística pasa por los servicios aeroportuarios en el control de pasaportes (Martín et al., 2019b), en los establecimientos comerciales del aeropuerto, tales como, alimentos y bebidas (Del Chiappa et al., 2016) o tiendas libres de impuestos (Martín et al., 2019a). No se puede diseñar una campaña de imagen turística del destino en el aeropuerto cuando los gestores no tienen una sensibilidad especial.

Los aeropuertos canarios no deben seguir lastrando su desarrollo con cargas que no le corresponden y marginando sus singularidades, cuando la región lo necesita para constituirse, como dice el nuevo REF Económico, en “plataforma internacional de negocios” y dinamizar otras vías de acción que sean alternativas al turismo. Las perspectivas que pueda tener Canarias para materializar un proyecto de esa envergadura, capaz de atraer sedes corporativas de empresas que operen en el África Subsahariana, entidades de servicios financieros, o centros logísticos, apoyado en fortalezas, como las relacionadas con la formación, la capacidad hotelera o el transporte marítimo, se quedan absolutamente en nada si la conectividad aérea directa con la zona es, como lo ha sido en los últimos veinte años, directamente cero.

Desde sus inicios y durante muchos años, los aeropuertos canarios fueron una de las prioridades de los Cabildos Insulares respectivos, fueron los que impulsaron su infraestructura, favorecieron su desarrollo y la consideraron como propia. Hoy, como ya se ha comentado, las autoridades locales o regionales no forman parte activa en la gestión de los aeropuertos. Es hora de plantearse si: ¿Estamos haciendo lo necesario para que, en la medida de nuestras capacidades, aprovechar las oportunidades que supone el transporte aéreo y su globalización? ¿Hay alguna estrategia para que los aeropuertos insulares, que ponen a disposición del sistema aeroportuario, una superficie de su territorio e hipoteca otra mayor por servidumbres aeronáuticas, reciban una contraprestación adecuada?

Si analizamos los antecedentes que hubo en cuestiones fundamentales la respuesta es claramente negativa. La muestra más evidente de indiferencia fue el proceso de entrada de capital privado en Aena SA, donde fuimos meros espectadores del mercadeo que se hacía con las ocho superficies aeroportuarias de Canarias y ocho servicios esenciales para sus residentes. Ahora ya no solo participamos en mantener aeropuertos deficitarios peninsulares, sino que los beneficios anuales, el pasado año más de mil trescientos millones de euros, se reparten al margen de los intereses de las islas, que han contribuido de forma muy significativa. Mientras, seguimos reclamando en vano que el Edificio Terminal de Tenerife Sur tenga el nivel de calidad y servicios durante años, mejorar la capacidad operativa de Lanzarote o que se “descarbonicen” todos los aeropuertos canarios.

No siempre fue así. Hasta la creación como Ente Público de la red de aeropuertos y su derivación inmediata, hacia la opacidad y el aislamiento, los gobiernos insulares fueron promotores y garantes de los valores que aporta la actividad aeroportuaria a las sociedades insulares. El Cabildo de Gran Canaria fue quien impulsó la instalación y el funcionamiento del aeropuerto de Gran Canaria manteniendo su interés a lo largo de

muchos años con intervenciones puntuales. Desde 1922, la corporación del Cabildo de Tenerife fue la que se ocupó de disponer del espacio para la instalación del aeropuerto en la isla, cuestión que debido a la climatología y orografía no se hizo realidad hasta 1941. El aeropuerto de Fuerteventura se realizó sobre terrenos comprados por el Cabildo, que, además, había contratado los estudios de emplazamiento y de proyecto. Pese a que, en su origen, el aeropuerto de Lanzarote estuvo ligado a necesidades de la defensa, el Cabildo fue el que financió una pista de vuelo de 1.850 metros dotándole de balizamiento para operaciones nocturnas en 1965. La Palma, El Hierro y La Gomera también pueden referir intervenciones decisivas de sus Cabildos para disponer de instalaciones aeroportuarias.

Existen multitud de ejemplos en el mundo donde las cámaras de comercio y la industria local intervienen en la gestión aeroportuaria de su entorno. Sin embargo, en Canarias no existe esa posibilidad por la gestión centralizada existente. Los Cabildos y otras entidades locales y regionales más cercanas a los intereses de la sociedad están al margen de la gestión. Sin embargo, estas entidades están llamadas a asumir mayores responsabilidades de gestión de los aeropuertos de su isla, a informar y someterse al control de las decisiones de un Consejo de Administración, donde estén representados todos los órganos implicados en la actividad aeroportuaria, desde los que regulan, supervisan e inspeccionan del Estado a los que representan los intereses empresariales y de la industria turística, como mayores exponentes del interés general.

La navegación aérea y la obligación de vigilar los monopolios naturales

De las tres partes que componen un Sistema de Transporte Aéreo, la navegación aérea es, sin duda, la auténtica desconocida. Que un avión despegue de un aeropuerto, recorra miles de kilómetros a veces de noche, a veces entre nubes y casi siempre en medio de cientos de aviones que superan los 800 km por hora, para llegar a su destino, en el tiempo programado y aterrizar, en ocasiones, sin visibilidad aparente, todavía hoy resulta difícil de entender para el profano alejado de la tecnología aeronáutica y de las telecomunicaciones. Su trascendencia en el transporte aéreo comercial es indiscutible y corre en paralelo con la de sus otros dos componentes, aeropuertos y aeronaves.

Los inicios de la navegación aérea como elemento indispensable para el tráfico comercial tuvieron su origen en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Sus 96 artículos establecen las bases por la se rige la aviación civil y dio paso a la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) el 4 de abril de 1947 que, desde entonces, es la referencia mundial en la materia y que hoy incluye prácticamente a la totalidad de los países del mundo. Sin embargo, en su primera Asamblea General, celebrada un mes después, se decide expulsar a España por motivos políticos y no la readmiten hasta noviembre de 1950, cuando predomina el criterio de que el espacio aéreo debe permanecer ajeno a los conflictos en tierra y que resulta imprescindible el concurso de todos para sobrevolar territorios u operar en sus aeropuertos por motivos técnicos, ampliados después a los económicos, si se pretende crecer y facilitar el comercio entre países.

Las penurias aeronáuticas para España no acabaron con su incorporación a OACI. La débil situación política de la época arrastró consecuencias negativas para nuestra navegación aérea que, aún hoy, padecemos. Francia que había sido una de las ganadoras de la gran guerra hizo prevalecer su influencia para arrinconar a España en la distribución de los espacios aéreos que se definieron en esa época en todo el mundo y confinarla

todo lo que pudo en la superficie peninsular, dejándole lo más reducido posible el espacio sobre aguas internacionales. Mientras, expandía no solo sus territorios, sino también el de sus colonias de entonces. Argelia, Marruecos y Senegal son el ejemplo de esa política que relegó a España para siempre, salvo a Canarias, que se libró en gran medida por su posición geográfica en el Atlántico y que, desde el Decreto de mayo de 1952 (Decreto del Ministerio del Aire de 23 de mayo), en el que “se definen las divisiones del espacio aéreo español a los fines de información de vuelo, de ordenación y control de la circulación aérea y de alerta del servicio de búsqueda y salvamento”, cuenta con uno de los espacios aéreos más extensos de Europa, 1.400.000 km², donde el año pasado se proveyeron servicios de navegación aérea a casi 360.000 aeronaves, entre vuelos interinsulares (30%), vuelos con Europa (60%) y sobrevuelos del corredor entre Europa y Sudamérica (10%).

La provisión de los servicios de navegación aérea debe garantizar que las operaciones de aeronaves se realizan con seguridad, regularidad, eficacia y economía durante todas las fases de vuelo en el espacio aéreo asignado por el Estado y que incluyen los concedidos por compromisos en vigor suscritos a nivel internacional. Un Sistema de Navegación Aérea se define como el conjunto organizado de personas (fundamentalmente, operadores de los servicios de tránsito aéreo y técnicos en comunicaciones, navegación, vigilancia y sistemas automatizados), tecnología (instalaciones, equipos e infraestructura) y procedimientos (reglas, normas, acuerdos, etc.).

Los tres elementos generan costes que constituyen la base de los derechos que factura el proveedor a los usuarios. Los más elevados de los cuales se encuentran en los referidos a las personas, pero, también, los elementos tecnológicos que soportan los servicios y que obedecen al concepto CNS (siglas en inglés de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) a los que se le demandan una permanente evolución por las exigencias del crecimiento desmesurado, manteniendo la eficiencia y la seguridad del tráfico aéreo, suponen una importante carga económica. En la actualidad se disponen de sistemas homologados por la OACI para que los elementos CNS no necesiten instalaciones en tierra, sino que puedan apoyarse en los sistemas satelitales con similares prestaciones y sin declaraciones de servidumbres radioeléctricas como los que durante mucho tiempo paralizaron el desarrollo de la energía eólica en el entorno de los aeropuertos canarios, sin la justificación suficiente.

El Convenio de Chicago, referido anteriormente, es como la “carta magna” de la aviación civil en el mundo que después de setenta años se encuentra en vigor con solo ligeros retoques. En su Artículo 15 establece, entre otros, el principio de que “ningún Estado contratante impondrá gravamen alguno exclusivamente por el derecho de tránsito de sobrevuelo, de entrada, o de salida de su territorio, de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo”. En documentos específicos de la OACI, como el Doc. 9562 “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos”, el Doc. 9161/3 “Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea” o el Doc. 9082/6 “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea”, se establecen directrices para el cálculo de los derechos y tasas de los servicios. Nos aclara, además, que el texto no significa que los Estados no tengan pleno derecho a recuperar, mediante la imposición de derechos, los costos en que hayan incurrido por los servicios que proporcionan a los explotadores de las aeronaves. En todo el desarrollo de las políticas a seguir en la recuperación de costos hay explícita la necesidad de contar con una vigilancia apropiada de los aspectos económicos de las operaciones de un proveedor de servicios de navegación aérea que compense la ausencia de competencia que evite el abuso de su condición de monopolio.

En España la provisión de los servicios de navegación aérea los realiza Enaire que impone dos tipos de derechos, uno referido a una “tarifa de aproximación” a aeropuertos que determina el Parlamento Español y las factura Enaire, y otro, una “tarifa de ruta”,

cuya gestión y cobro lo realiza Eurocontrol, “Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea”, que aplica el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea (Bruselas, febrero 1981) por el que factura los derechos de ruta en nombre de sus Estados Miembros a través de su Central Route Charges Office (CRCO).

La primera de las tarifas no es un derecho muy generalizado y representa unos ingresos que no alcanzan el 20% de los segundos, que son los relevantes y reconocidos por la OACI. La tasa de ruta se determina en función del peso máximo al despegue del avión y la distancia ortodrómica recorrida en el espacio aéreo donde se prestan los servicios. En la fórmula de cálculo aparece el factor relacionado con los costes y con las unidades servidas, que es la “tasa unitaria de ruta”, valor que se actualiza con los datos suministrados por los estados a través de un Comité específico y previa consulta a usuarios. Los valores que se aportan son, por un lado, el costo total que ha supuesto proporcionar los servicios de navegación aérea, tales como gastos de mantenimiento, explotación, directos e indirectos, gestión y administración e incluyendo los que correspondan como costes de capital y depreciación de bienes y, por otro, el número de operaciones registrado y previsto, para el momento de su aplicación, dos años después, que es lo que suele durar el proceso completo.

Es necesario subrayar la importancia que para Canarias tienen los sobrevuelos del corredor entre Europa y Sudamérica y la forma de imputar los derechos de ruta en función de la distancia recorrida y el peso máximo al despegue de las aeronaves. Estos vuelos se cubren casi en su totalidad con aeronaves por encima de 300 Tm. y permanecen en frecuencia con Canarias, alrededor de una hora y veinticinco minutos, recorriendo unos 1.350 km. El resultado es que, aproximadamente, el 45% del total de recaudación que recibe el proveedor de servicios de navegación aérea en Canarias se deben solo al 10% del tráfico que atiende el centro de Control y la razón de que la tasa unitaria de ruta de Canarias esté siempre por debajo de la tasa que se aplica en la Península y Baleares.

Sin embargo, el 19 de abril de 2014 se hizo público en el BOE, el Acuerdo con Portugal por el que se crea el Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Sureste, South West FAB (Portugal, España), donde se determina que, más del 65% del volumen de espacio aéreo, sobre el que Canarias tenía asignada la provisión de los servicios de navegación aérea, pasará a ser llevado desde la Península, cuando Europa supere sus dificultades políticas y decida implantar seriamente el Cielo Único Europeo. Con este recorte se pone fin a casi setenta años en la que Canarias ha sido la referencia vital y amigable para todos los vuelos que utilizaban el corredor aéreo entre Europa y Sudamérica en ambos sentidos. Ha sido protagonista en todas las mejoras operativas y técnicas que han permitido en los últimos diez años multiplicar su capacidad por cinco, manteniendo los mayores niveles de seguridad operacional.

El acuerdo justifica la decisión por “la necesidad de garantizar el éxito de la integración de los flujos de tráfico con el Atlántico Norte y el Atlántico Sur”, aunque tal integración no signifique otra cosa que las coordinaciones imprescindibles entre Centros de Control que siempre ha venido haciendo Canarias y que seguirán haciéndolo, sin ningún cambio, cuando el cambio operativo se lleve a cabo desde Madrid u otro sitio. Cabe preguntarse si la actitud del Ministerio de Fomento de entonces, hoy de Transportes, es una obligación impuesta por la Unión Europea para cumplir el programa de Cielo Único Europeo (SES, Single European Sky). La respuesta rotunda es que no, como lo demuestra el hecho de que todos los espacios oceánicos asociados a países europeos integrados en el programa se han dejado fuera. Dinamarca respecto a Groenlandia (Danish-Swedish FAB), Irlanda con Shanwick (UK-Ireland FAB) y, ahora, Portugal con Azores (South West FAB). Solo España no reconoce la singularidad de Canarias, a pesar de ser el único que, a diferencia de los anteriores, tiene en medio un tercer país Marruecos, ajeno al proyecto SES.

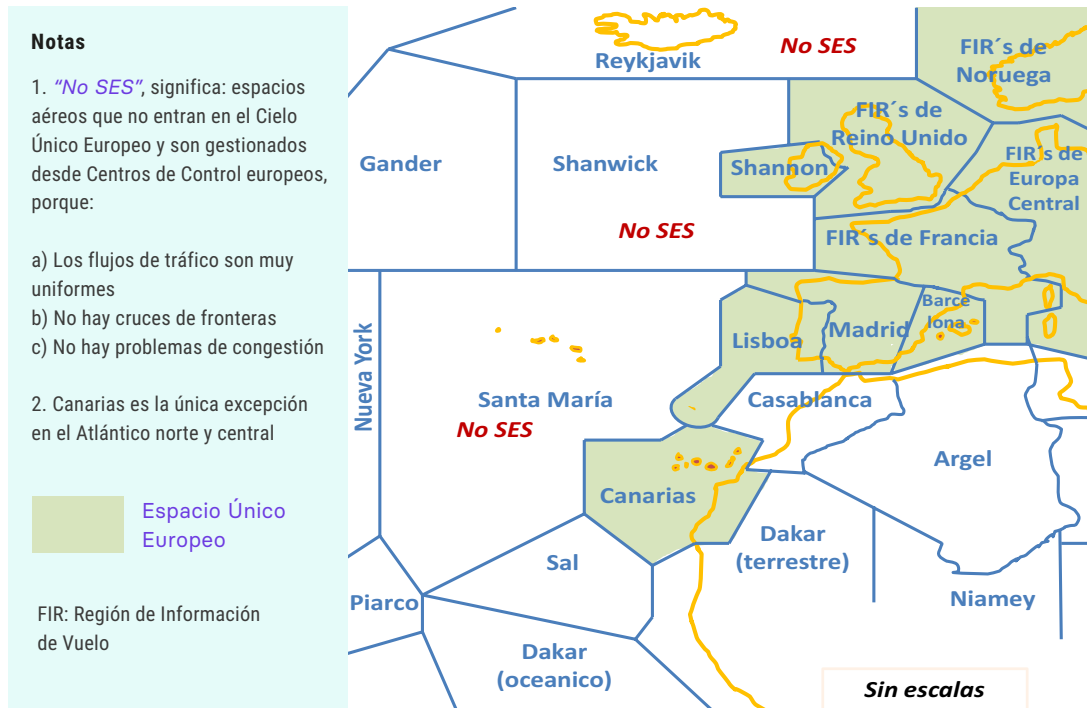


Figura 1. Esquema del Proyecto del Single European Sky (SES) en la actualidad. Elaboración propia

Pero, además, si profundizamos en el concepto de espacio único y en las razones que recomendaron su implantación en el continente, tenemos que volver a admitir la improcedencia de incluirnos en el SW FAB. El Cielo Único se creó para eliminar los innumerables espacios aéreos existentes en el continente, reflejos en el aire de las fronteras terrestres, porque limitaban la eficiencia del sistema y, también, aprovechando las nuevas tecnologías, para desarrollar aerovías que fueran más directas, con el consiguiente ahorro de fuel y emisiones contaminantes. Pues bien, nada de esto aparece en los espacios oceánicos donde las aeronaves no atraviesan fronteras y se utilizan rutas directas, salvo que la congestión o problemas meteorológicos les obliguen a utilizar alternativas más largas. Los objetivos de reducción de tiempo de vuelo son señas de identidad de los vuelos transoceánicos, y si alguna vez surgiera alguna intención de unificar espacios, nunca sería el Cielo Único Europeo la referencia a seguir, porque responderían a necesidades radicalmente diferentes. Si acaso, a criterios de optimización de trayectorias en tiempo real siguiendo la evolución de la meteorología en ruta y ahí Canarias podría volver a tener un papel protagonista si se mantuviera fuera del Bloque Funcional.

Al margen de circunstancias sentimentales y de la pérdida de puestos de trabajo en Canarias que representaría la aplicación del Acuerdo, es necesario hacer constar la especial incidencia que el incremento de la tasa unitaria de ruta supondrá sobre el precio de los billetes de avión. En particular, su incidencia será mayor en los vuelos interinsulares, en los de origen/destino en el continente africano y en aquellos que no cruzan la Península, pero que cubren aeropuertos europeos importantes para nuestra industria turística. De nuevo, resulta difícil entender la ausencia de transparencia con la que el Ministerio de Fomento/Transportes ha manejado el proceso en estos años, en especial, cuando se trata de un tema que incumbe a círculos profesionales especializados por lo que se debería haber tenido una mayor comunicación y diálogo. De nuevo, como se discutirá en el siguiente

capítulo, es necesario que el Gobierno de Canarias disponga de profesionales formados que defiendan los intereses de las islas.

Conclusiones. Una política propia para el transporte aéreo de Canarias

Amodo de conclusión de lo expuesto en los apartados anteriores, consideramos imprescindible y urgente que Canarias establezca su propia política de Transporte Aéreo y asuma responsabilidades específicas vinculadas a las singularidades que tiene reconocidas en España y en la Unión Europea, y que se resumen en la constitución de una Dirección General de Transporte Aéreo y en la creación de la figura del Derecho a la Movilidad Aérea del Residente en Canarias, como se especifica a continuación.

En primer lugar, la Dirección General de Transporte Aéreo implica constituir un órgano de alto rango administrativo para asumir funciones relacionadas con la ordenación, control y vigilancia de las actividades asociadas al transporte aéreo en Canarias que no sean civiles o militares inherentes al Estado. Se trataría de un órgano de la Administración Autónoma que estaría en la línea con la Proposición no de Ley presentada por el Observatorio de Transporte Aéreo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria a todos los grupos políticos con representación en el Parlamento de Canarias, en la que se proponía el rango de Dirección General de Transporte Aéreo.

Los cometidos que se pretenden aglutinar y desarrollar son los relacionados con la coordinación del conjunto de actividades que necesita un Sistema de Transporte Aéreo de Canarias para que la movilidad aérea de los canarios consiga niveles óptimos de modernidad, regularidad, eficiencia, seguridad y responsabilidad con el medio ambiente y que, en una relación no limitada, podrían ser:

-  Realizar la supervisión y seguimiento de la evolución en la aplicación de las subvenciones aéreas a pasajeros y carga. Estudio de alternativas que permitan obtener similares beneficios a residentes que sean socialmente más deseables, evitando, por ejemplo, fluctuaciones de mercados, así como de estrategias que mejoren los intereses de los no residentes y, en particular, de los agrupados como "Canarios sin alas". Análisis comparado de precio de billetes para no residentes y europeos. Análisis de la distorsión que origina en un mercado de libre competencia la aplicación de subvenciones. La colaboración con las universidades canarias se debe potenciar, ya que no es necesario que dichos trabajos los encargue el Ministerio de Fomento a la Universidad Pompeu Fabra. Es hora de que Canarias exija una mayor cogobernanza (palabra tan de moda) en el desarrollo de la política aérea y de los aeropuertos de la comunidad.
-  Promover la implantación de operadores aéreos que tengan su sede y sus intereses en Canarias, utilizando las facilidades que proporcionan instrumentos tan válidos como el REF, la Reserva para Inversiones en Canarias (RIC) y la Zona Especial Canarias (ZEC). Después del COVID-19 es hora de desarrollar y potenciar el transporte aéreo en Canarias. Es hora de impulsar la conectividad aérea, fomentando la competencia. Las aerolíneas podrían tener incentivos para que los contratos se firmasen en Canarias, poniendo un mayor número de bases, si se dan las circunstancias económicas y fiscales necesarias. El Gobierno Español no lo puede hacer

en detrimento de otras comunidades autónomas, pero el Gobierno de Canarias debe tomar las riendas de su destino.

-  Tomando como base el REF y las políticas establecidas en la Agenda 2030, reclamar la intervención en todas las decisiones que afecten a los aeropuertos de Canarias, solicitar el conocimiento de los flujos económicos, reclamar la participación en las decisiones de inversión, exigir la implantación de medidas para la descarbonización de los aeropuertos, participar en el análisis, control y seguimiento de las tasas y precios públicos establecidos e inspeccionar los servicios comerciales en los aeropuertos (explotación de locales, asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y carga, suministro de combustibles, procesos relacionados con la carga aérea, etc.).
-  Asumir competencias relativas a la planificación y ordenación de las infraestructuras aéreas de Canarias no calificadas de interés general, como helipuertos permanentes o eventuales, aeródromos de uso privado o público y campos de aviación habilitados para la operación de ultraligeros.
-  Crear un programa de estudios específicos para el desarrollo de la conectividad con los aeropuertos de mayor tráfico y con los de interés especial del África Subsahariana. Promover la constitución de un Comité para el desarrollo de nuevas rutas aéreas dirigidas a facilitar el comercio internacional en el que participen las Cámaras de Comercio, aeropuertos y Cabildos que, en cada caso, se considere necesarios, junto a entidades públicas.
-  Impulsar la formación aeronáutica, donde se reconocen más de 200 especialidades tuteladas por la OACI, colaborando con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) y la Universidad de La Laguna (ULL). Desarrollar estudios de posgrado y profesionales de gestión aeronáutica, estableciendo una estrategia dirigida al África Subsahariana que facilite no solo la formación especializada, sino también la seguridad operacional de la región.
-  Dirigir y controlar las políticas establecidas por la Comunidad Autónoma de Canarias para la transición energética y la economía circular en las instalaciones y en los servicios de carácter aeronáutico, así como facilitar la aplicación de las directrices contenidas en el programa CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) de la OACI.
-  Conocer y colaborar con el desarrollo de los servicios de navegación aérea que se proporcionan en Canarias, como parte fundamental del sistema de transporte aéreo de Canarias, en asuntos como:
 - Control y vigilancia de la actividad de los UAV en los campos permitidos por la regulación en vigor susceptibles de interferencias impropias. Inspección de material de vuelo, mantenimiento y utilización.
 - Formación de operadores y técnicos especialistas de mantenimiento.
 - Análisis de otras potencialidades y capacidades de desarrollo que pudieran ser de utilidad para la sociedad. La colaboración estrecha con las universidades canarias es también, en este caso, fundamental.



Insertar las funciones que desarrollan diferentes áreas de la administración autonómica y que deben pertenecer al Sistema de Transporte Aéreo de Canarias como son:

- Análisis de las “obligaciones de servicio público” que sean socialmente necesarias para garantizar la conexión entre islas con baja demanda.
- Estudio del “Fondo de Desarrollo de Vuelos” para establecer líneas de conexión con otras capitales europeas que la UE no obstaculiza y con aeropuertos de África y EE. UU., acomodando las condiciones económicas a sus circunstancias.
- Gestión de los servicios aéreos medicalizados para emergencias sanitarias y transportes secundarios, conforme a las directrices del Servicio de Urgencias Canario (SUC).

En segundo lugar, el Derecho a la Movilidad Aérea de los canarios es la otra gran área de trabajo. El impulso de esta figura lo entendemos asociado al compromiso de conseguir la cohesión territorial efectiva y virtual de España y de Canarias con la Unión Europea. Por un lado, el Derecho a la Movilidad Aérea debe proporcionar los mismos beneficios adquiridos con la aplicación del 75%, aunque de forma estable y obtenido desde valores medios unitarios (por km y pasajero) de los costes operacionales de las aerolíneas, no sujetos a las estrategias comerciales de los programas de gestión de ingresos de las aerolíneas, siendo necesarias, en cualquier caso, las aportaciones científicas y la colaboración de las dos universidades canarias.

Y, por otro, la figura del derecho enunciada tiene que trasladar el carácter ultraperiférico de las islas y las facilidades que permiten los instrumentos económicos financieros canarios, como el REF, Reserva para Inversiones en Canarias (RIC) y la Zona Especial Canaria (ZEC), al fomento del establecimiento de operadores aéreos que tengan mayor vinculación con Canarias, en la misma línea de protección y defensa que se pueda hacer ahora con las compañías aéreas afectadas por la crisis sanitaria actual.

Bibliografía

- Comision Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). (2014). *El Sector Aeroportuario en España: Situación Actual y Recomendaciones de Liberalización*. Madrid: CNMC.
- Del Chiappa, G., Martin, J. C., y Roman, C. (2016). Service quality of airports' food and beverage retailers. A fuzzy approach. *Journal of Air Transport Management*, 53, 105-113. doi: 10.1016/j.jairtraman.2016.02.002
- Eurocontrol. (2020). *Aviation recovery – Importance of a coordinated approach*. Brussels: Eurocontrol.
- Europapress. (2019, 22 de diciembre). El PP pide detalles a Ábalos sobre el estudio que investiga los descuentos en vuelos de la Península con las islas. *Europapress*. Recuperado de <https://www.europapress.es/turismo/nacional/noticia-pp-pide-detalles-abalos-estudio-investiga-descuentos-vuelos-peninsula-islas-20191222095942.html>
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T., y Fioravanti, R. (2019). Air transport connectivity of remote regions: the impacts of public policies. *Regional Studies*, 53(8), 1161-1169. doi: 10.1080/00343404.2018.1556391
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T., y Fioravanti, R. (2018). Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 66, 65-75. doi: 10.1016/j.jairtraman.2017.10.008
- Fernández, R. (1998). La aviación regional en España. En Fundación Aena (Ed.), *Origen y desarrollo del transporte aéreo en España* (pp.145-155). Madrid: Fundación Aena.
- Graham, A., y Dobruszkes, F. (2019). *Air Transport. A Tourism Perspective*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier.
- Griggs, D., Stafford-Smith, M., Gaffney, O., Rocks-tröm, J., Öhman, M. C., Shyamsundar, P., y Noble, I. (2013). Policy: Sustainable development goals for people and planet. *Nature*, 495(7441), 305.
- Martín, J. C., Martín-Domingo, L., Lohmann, G., y Spasojevic, B. (2019a). The role of travel patterns in airport duty-free shopping satisfaction: A case study from an Australian regional airport. *Journal of Air Transport Management*, 80, 101691. doi: 10.1016/j.jairtraman.2019.101691
- Martin, J. C., Saayman, M., y du Plessis, E. (2019b). Determining satisfaction of international tourist: A different approach. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 40, 1-10. doi: 10.1016/j.jhtm.2019.04.005
- Keating, D. (2014, 16 de diciembre). EU wasted money on new airports, say auditors. *Político*. Recuperado de <https://www.politico.eu/article/eu-wasted-money-on-new-airports-say-auditors/>
- Ripoll-Zarraga, A. E., y Lozano, S. (2020). A centralised DEA approach to resource reallocation in Spanish airports. *Annals of Operations Research*, 288, 701-732.
- Ripoll-Zarraga, A. E., y Raya, J. M. (2020). Tourism indicators and airports' technical efficiency. *Annals of Tourism Research*, 80, 102819. doi: 10.1016/j.annals.2019.102819
- Rodríguez-Pose, A. (2013). Do institutions matter for regional development?. *Regional studies*, 47(7), 1034-1047. doi: 10.1080/00343404.2012.748978
- Ewing, J., y Eddy, M. (2020, 4 de junio). 'Europe finally got the message': Leaders act together on stimulus. *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2020/06/04/business/europe-coronavirus-economic-support.html>
- World Bank. (2018). *Air transport annual report 2017*. World Bank group air transport annual report. Washington, DC: World Bank Group.