

# El sistema Aeroportuario Andaluz

José J. BENÍTEZ ROCHEL  
Pedro RAYA MELLADO

## 0. Introducción

En España, el debate sobre los distintos aspectos que rodean a las infraestructuras aeroportuarias está abierto, lo que ha motivado que, en los últimos años, hayan proliferado diversos estudios e investigaciones que, desde distintas perspectivas, han abordado este tema, como, por ejemplo, los que han tratado de evaluar la influencia de los aeropuertos sobre el desarrollo económico (Calvo y Morales, 1998; García Lizana, Martín y Otero, 1996; García Montalvo y Pérez, 1996; Robusté y Clavera, 1997; Rus, Trujillo, Román y Alonso, 1996). Al margen de las valoraciones cuantitativas que se han establecido, debe aceptarse que la accesibilidad aérea de los territorios tiene una influencia destacable sobre el entorno económico y social.

En el contexto anterior, aunque una presentación agregada de los indicadores de dotación de infraestructura aeroportuaria, podría hacernos pensar que el sistema aeroportuario andaluz goza de un grado relativamente aceptable en cuanto a la dotación de sus instalaciones (Rus, Román y Trujillo, 1998), existen otros hechos relevantes con importantes consecuencias para la región. En este marco, el objetivo de este artículo es definir las características y potencialidades del sistema aeroportuario andaluz. Tomando como base las estadísticas de la Entidad Pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) sobre los aeropuertos ubicados en la región, se llegará a una definición de las funciones que desempeñan.

Asimismo, se aportarán datos sobre la tendencia reciente en el tráfico regular y chárter en Andalucía para reforzar los argumentos que se expongan. Por último, se incluye una reflexión sobre una propuesta de gestión descentralizada de los aeropuertos andaluces.

## 1. Características y jerarquización de los aeropuertos andaluces.

En Andalucía existen 6 aeropuertos integrados en la estructura de AENA: Málaga, Sevilla, Almería, Jerez, Granada y Córdoba. Los datos del cuadro 1 confirman el indiscutible liderazgo del aeropuerto de Málaga. Su crecimiento ha estado asociado al desarrollo turístico de la Costa del Sol. En este sentido, el número de pasajeros se ha multiplicado significativamente al pasar de algo más de 450 mil en 1965 a cerca de 8 millones en 1998. En concreto, en 1998 se registraron 7.767.294 pasajeros, lo que representaba cerca del 70 por ciento del tráfico total de pasajeros de la región. Además, en los últimos años ha consolidado su posición: entre 1993 y 1998 el número de pasajeros ha crecido cerca de 3 millones, es decir, casi un 60 por ciento. O, dicho en otros términos, en el mencionado período, el aeropuerto de Málaga absorbió el 77 por ciento de los 3,7 millones de pasajeros en los que se incrementó el tráfico total de pasajeros en los aeropuertos andaluces. Las previsiones apuntan a que el ritmo de crecimiento en el número de pasajeros continuará e, incluso, se acelerará en los próximos años con lo que, probablemente, muy pronto se

supere la cifra de 10 millones de pasajeros. En consecuencia, es evidente que el sistema aeroportuario

andaluz funciona concentrando la mayor parte de sus movimientos en el aeropuerto de Málaga.

Cuadro 1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES 1993-1998

AEROPUERTO	1993		1994		1995		1996		1997		1998		△ 98/93	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
MÁLAGA	4.906.318	65,5	5.554.631	67,3	6.318.688	68,4	6.659.195	67,6	7.273.418	68,6	7.767.294	69,4	2.860.976	58,3
SEVILLA	1.399.786	18,7	1.385.116	16,8	1.452.341	15,7	1.589.246	16,1	1.631.961	15,4	1.691.798	15,1	292.012	20,9
ALMERÍA	526.921	7,0	640.113	7,8	710.061	7,7	750.628	7,6	754.642	7,1	766.390	6,8	239.469	45,4
JEREZ	292.791	3,9	314.266	3,8	376.018	4,1	411.276	4,2	473.060	4,5	499.508	4,5	206.717	70,6
GRANADA	347.919	4,6	347.576	4,2	370.430	4,0	425.608	4,3	456.085	4,3	453.392	4,1	105.473	30,3
CÓRDOBA	11.147	0,1	12.536	0,2	13.036	0,1	16.823	0,2	13.783	0,1	18.247	0,2	7.100	63,7
<b>TOTAL</b>	<b>7.484.882</b>	<b>100,0</b>	<b>8.254.238</b>	<b>100,0</b>	<b>9.240.574</b>	<b>100,0</b>	<b>9.852.776</b>	<b>100,0</b>	<b>10.602.949</b>	<b>100,0</b>	<b>11.196.629</b>	<b>100,0</b>	<b>3.711.747</b>	<b>49,6</b>

FUENTE: AENA

A un segundo nivel está el aeropuerto de Sevilla. En 1998 tuvo un movimiento total de pasajeros de 1.691.798, el 15 por ciento del total regional. En los últimos años, su desarrollo ha sido bastante moderado, ya que, desde 1993 hasta en 1998, el número de pasajeros que han utilizado el aeropuerto de Sevilla se ha incrementado en algo menos de 300 mil.

Si seguimos atendiendo al volumen de pasajeros podríamos agrupar en un tercer nivel a los aeropuertos de Almería, Jerez, y Granada. En 1998 cada uno de los tres aeropuertos concentraba entre 400 mil y 800 mil pasajeros (766.390 el de Almería, 499.508 el de Jerez y 453.392 el de Granada), lo cual suponía porcentajes respecto al total regional que oscilaban entre el 4 y el 7 por ciento. No obstante, como también demuestra el cuadro 1, el crecimiento en los últimos años ha sido bastante importante, tanto en términos absolutos como relativos: entre 1993 y 1998 destaca el crecimiento absoluto del aeropuerto de Almería (239 mil viajeros) y en términos relativos el de Jerez (un 70 por ciento).

Por último, con una función bastante limitada en el sistema aeroportuario andaluz, nos encontramos con el aeropuerto de Córdoba. El movimiento de

viajeros es muy reducido: en 1998 sólo registró 18.247 pasajeros, esto es, apenas el 0,2 por ciento del total regional. Además, el estancamiento de los últimos años ha sido patente al no poseer ningún vuelo regular. Éste aeropuerto está dedicado a la aviación deportiva, escuelas de formación, tratamientos agrícolas, contraincendios, etc. y, por tanto, no dispone de vuelos comerciales de pasajeros.

Con la anterior información ya es posible avanzar una jerarquización de los aeropuertos andaluces en el contexto europeo. De acuerdo con la propuesta contenida en Robusté y Clavera (1997) cabe distinguir en Europa cinco tipos de aeropuertos en función de su papel en la red de enlaces regulares:

- *Tipo I: Aeropuertos Origen/Destino.* Su volumen de tráfico anual no sobrepasaría el millón de pasajeros, como los aeropuertos de **Almería, Jerez y Granada**. Este tipo de aeropuertos tendría una red de enlaces aéreos con los principales plataformas aeroportuarias del país, aunque canalizarían un tráfico muy local. Los aeropuertos de La Coruña, Santander, San Sebastián, entre otros, podrían incluirse en esta categoría
- *Tipo II: Aeropuertos Regionales.* El volumen de

tráfico de este tipo de aeropuertos oscilaría entre 1 y 5 millones de pasajeros anuales, como el aeropuerto de **Sevilla**. Tienen una buena red de enlaces a nivel nacional y algunas conexiones aéreas internacionales. Son, en general, aeropuertos de cabecera regionales, como los de Valencia, Bilbao, Burdeos, etc.

- *Tipo III: Aeropuertos internacionales.* En este caso, el tráfico total de pasajeros en un año estaría entre 5 y 10 millones, como el que registra el aeropuerto de **Málaga**. Tendrían servicios regulares internacionales con más de 15 ciudades europeas, e incluso con algunos aeropuertos de otro continente. A esta categoría pertenecerían, entre otros, los aeropuertos de Manchester, Niza, Marsella, Ginebra, Hamburgo, y Atenas.
- *Tipo IV: Grandes aeropuertos internacionales.* Los pasajeros en tránsito son una parte muy importante del tráfico total; es decir, existe un porcentaje importante de pasajeros que utilizan el aeropuerto para hacer escala. El volumen de tráfico puede alcanzar cifras superiores a los 20 millones de pasajeros anuales. Además del aeropuerto de Madrid, los aeropuertos de Roma, Zurich, Munich, Bruselas y Copenhague podrían ser catalogados como grandes aeropuertos internacionales.
- *Tipo V: Aeropuerto hub a escala pan-europea.* Se utilizan como plataformas de conexión de tráfico intercontinental, y son utilizados por las grandes compañías aéreas europeas para conectar entre 150 y 300 ciudades. El número de pasajeros que utilizan este tipo de aeropuertos llegan a superar los 30 millones en un año. En una semana pueden registrar más de 2.500 vuelos internacionales. Los aeropuertos ubicados en Londres, París, Amsterdam o Francfort, son buenos ejemplos de esta categoría.

Siguiendo la argumentación de Robusté y Clavera (1997, p. 45), el aeropuerto de Barcelona estaría evolucionando progresivamente hacia un aeropuerto tipo IV, después de haberse consolidado como tipo III. Según estos autores, el que el aeropuerto de Barcelona entre a formar parte de la "primera liga" de aeropuertos europeos dependerá de las nuevas infraestructuras aeroportuarias y, de manera muy especial, de la construcción de una nueva pista y de la capacidad de la comunidad aeroportuaria e instituciones para gestionar, de manera conjunta y coordinada, el proyecto colectivo de convertir la plataforma aero-

portuaria catalana en un centro de conexiones del Mediterráneo. A juzgar por las actuaciones previstas, este proyecto se ha asumido políticamente.

Lógicamente, en este punto habría que valorar si, dadas las características del sistema aeroportuario andaluz, sería posible plantear una estrategia similar para algunos de sus aeropuertos. En este sentido, el caso de Málaga podría ser, a priori, un buen candidato, una vez que se hayan superado las limitaciones infraestructurales que ahora le caracterizan

Para avanzar en este planteamiento, habría que reconocer que la anterior tipología no es la única que puede establecerse y admite, por supuesto, otras alternativas. Así, por ejemplo, el propio *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007*, basándose en un informe de la Comisión Europea, distingue, tal como recoge la figura 1, entre los principales aeropuertos de la Unión Europea, 4 tipos: sistemas aeroportuarios, red internacional, red comunitaria, y red regional. En Andalucía, según esta clasificación, existiría un aeropuerto integrado en la red internacional (el de Málaga), otro en la red comunitaria (el de Sevilla), y 3 pertenecientes a la red regional (Almería, Granada y Jerez).

En cualquier caso, con independencia de los criterios que se establezcan, la jerarquización de los aeropuertos europeos permite establecer varias observaciones. La primera, es que existe un conjunto de grandes aeropuertos ubicados en las principales ciudades de los países centrales de Europa (Londres, Francfort, París, Ámsterdam) que vienen siendo utilizados como puntos de ruptura de carga en el tráfico internacional de pasajeros. De una forma más general, se detecta una concentración de aeropuertos importantes en la zona conocida como "banana caliente" de Europa, que abarca desde el Sureste de Inglaterra al Norte de Italia, coincidiendo con los grandes centros de negocios.

Por otro lado, en la otra gran zona de expansión económica de Europa, que coincide con el Arco Mediterráneo, se encuentran, asimismo, otros aeropuertos relevantes. Así, siguiendo la terminología que utiliza el propio *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007*, además de los sistemas aeroportuarios de Roma, Milán y Lyon, habría de resaltarse los integrados en la red internacional como los de Marsella, Niza, Barcelona y Málaga.

Más concretamente, tal como recoge el cuadro 2, atendiendo al número de pasajeros registrados durante 1997, el aeropuerto de Málaga se encontraría entre los 30 principales aeropuertos europeos, y, si mantenemos al margen los aeropuertos de las islas, dadas su especiales características, ocuparía el tercer lugar de los aeropuertos españoles, tras Madrid y Barcelona.

**Cuadro 2. TRÁFICO EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS EUROPEOS DURANTE 1997**

Orden	Aeropuertos	Pasajeros
1	Londres/Heathrow	58.142.836
2	Francfort	40.262.691
3	París/Charles de Gaulle	35.293.378
4	Amsterdam/Amsterdam	31.569.977
5	Londres/Gatwick	26.961.453
6	París/Orly	25.056.321
7	Roma/Fiumicino	25.001.038
8	Madrid/Barajas	23.624.476
9	Zurich	18.268.522
10	Munich	17.894.704
11	Copenhague	16.837.115
12	Palma de Mallorca	16.561.446
13	Manchester	15.950.644
14	Bruselas	15.935.226
15	Dusseldorf	15.532.056
16	Estocolmo/Arianda	15.197.662
17	Barcelona	15.065.953
18	Estambul	14.801.819
19	Milán/Linate	14.271.145
20	Atenas	11.090.035
21	Dublín	10.333.202
22	Viena	9.738.292
23	Berlin/Tegel	8.731.577
24	Hamburgo	8.648.786
25	Helsinki	8.471.152
26	Gran Canaria	8.162.342
27	Tenerife/Sur	7.580.950
28	Niza	7.372.989
29	Tel-Aviv	7.360.418
<b>30</b>	<b>Málaga</b>	<b>7.273.418</b>
31	Stuttgart	6.910.255
32	Lisboa	6.817.050
33	Génova	6.117.786

FUENTE: AENA

No obstante, tampoco cabe extraer conclusiones precipitadas sobre las potencialidades del sistema aeroportuario andaluz, atendiendo simplemente al volumen de tráfico. El análisis de la conectividad aérea en Andalucía debe basarse, además, en la funcionalidad que se le atribuye al sistema aeroportuario andaluz.

## 2. Funcionalidad del sistema aeroportuario andaluz

Resulta evidente que la función primordial del sistema aeroportuario andaluz es la recepción de un número cada vez más importante de turistas que procedentes de Europa (principalmente, del Reino Unido y de Alemania) buscan el litoral de la región. En este sentido, es muy significativo que buena parte del tráfico total de pasajeros registrados en los aeropuertos andaluces utilicen vuelos internacionales tipo chárter. Concretamente, en 1998 fueron más de 4 millones los pasajeros internacionales que utilizaron el vuelo chárter en los aeropuertos andaluces, lo que representaba casi el 40 por ciento de tráfico total de pasajeros.

En el contexto anterior, también resulta relevante observar los datos recogidos en el cuadro 3. En efecto, cabe resaltar la progresiva internacionalización que, en términos agregados y en los últimos años, están experimentando los aeropuertos andaluces. Mientras que en 1993 el tráfico internacional, esto es, el realizado por aeronaves que en origen, destino, o en alguna de sus escalas tocan un aeropuerto extranjero, representaba el 54 por ciento del total, en 1998 superaba el 59 por ciento. Ahora bien, una presentación desagregada nos confirma sustanciales diferencias entre los aeropuertos andaluces. Ante todo, destaca el aeropuerto de Málaga donde el tráfico internacional de pasajeros se situó en torno al 70 por ciento del total en los últimos años, lo cual, dado el peso que tiene en el total andaluz, significa que concentra más del 80 por ciento del total de tráfico internacional de la región. Con datos referidos a 1998, el aeropuerto de Málaga registró el 85,3 por ciento de todo el tráfico internacional de la región. Es evidente que este dato está relacionado con su función turística.

**Cuadro 3. DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES. 1993**

	NACIONAL			INTERNACIONAL			TRÁNSITO			OTRAS CLASES DE TRÁFICO			TOTAL		
	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)
<b>MÁLAGA</b>	1.453.704	44,2	29,6	3.416.339	84,5	69,6	29.239	24,1	0,6	7.036	19,0	0,1	4.906.318	65,5	100,0
<b>SEVILLA</b>	1.093.370	33,3	78,1	242.400	6,0	17,3	63.106	52,1	4,5	910	2,5	0,1	1.399.786	18,7	100,0
<b>JEREZ</b>	246.425	7,5	84,2	34.392	0,9	11,7	5.488	4,5	1,9	6.486	17,5	2,2	292.791	3,9	100,0
<b>GRANADA</b>	322.349	9,8	92,7	3.171	0,1	0,9	10.704	8,8	3,1	11.695	31,6	3,4	347.919	4,6	100,0
<b>ALMERÍA</b>	168.280	5,1	31,9	345.056	8,5	65,5	12.550	10,4	2,4	1.035	2,8	0,2	526.921	7,0	100,0
<b>CÓRDOBA</b>	1.292	0,0	11,6	53	0,0	0,5	0	0,0	0,0	9.802	26,5	87,9	11.147	0,1	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>3.285.420</b>	<b>100,0</b>	<b>43,9</b>	<b>4.041.411</b>	<b>100,0</b>	<b>54,0</b>	<b>121.087</b>	<b>100,0</b>	<b>1,6</b>	<b>36.964</b>	<b>100,0</b>	<b>0,5</b>	<b>7.484.882</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES. 1998**

	NACIONAL			INTERNACIONAL			TRÁNSITO			OTRAS CLASES DE TRÁFICO			TOTAL		
	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)
<b>MÁLAGA</b>	1.986.969	46,7	25,6	5.705.689	85,3	73,5	68.603	33,4	0,9	6.033	13,7	0,1	7.767.294	69,4	100,0
<b>SEVILLA</b>	1.320.239	31,0	78,0	275.453	4,1	16,3	95.790	46,7	5,7	316	0,7	0,0	1.691.798	15,1	100,0
<b>JEREZ</b>	291.361	6,8	58,3	189.218	2,8	37,9	7.241	3,5	1,4	11.688	26,5	2,3	499.508	4,5	100,0
<b>GRANADA</b>	437.069	10,3	96,4	7.983	0,1	1,8	558	0,3	0,1	7.782	17,6	1,7	453.392	4,0	100,0
<b>ALMERÍA</b>	219.699	5,2	28,7	512.136	7,7	66,8	32.945	16,1	4,3	1.610	3,7	0,2	766.390	6,8	100,0
<b>CÓRDOBA</b>	1.540	0,0	8,4	44	0,0	0,2	0	0,0	0,0	16.663	37,8	91,3	18.247	0,2	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>4.256.877</b>	<b>100,0</b>	<b>38,0</b>	<b>6.690.523</b>	<b>100,0</b>	<b>59,8</b>	<b>205.137</b>	<b>100,0</b>	<b>1,8</b>	<b>44.092</b>	<b>100,0</b>	<b>0,4</b>	<b>11.196.629</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES. 1998/1993**

	NACIONAL		INTERNACIONAL		TRÁNSITO		OTRAS CLASES DE TRÁFICO		TOTAL	
	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO	ABSOLUTO	RELATIVO
<b>MÁLAGA</b>	533.265	36,72	67.039	134,6	-1.003	-14,32	58,3			
<b>SEVILLA</b>	226.669	20,733	13.632	51,8	-594	-65,3292	20,9			
<b>JEREZ</b>	44.936	18,2154	450,21	31,9	5.202	80,2206	70,6			
<b>GRANADA</b>	114.720	35,64	151,8	-94,8	-3.913	-33,5105	30,3			
<b>ALMERÍA</b>	51.419	30,6167	48.420	162,5	575	55,6239	45,4			
<b>CÓRDOBA</b>	248	19,2	-17,0	0	6.861	70,07	63,7			
<b>TOTAL</b>	<b>971.457</b>	<b>29,6</b>	<b>2.649.112</b>	<b>65,5</b>	<b>84.050</b>	<b>69,4</b>	<b>7.128</b>	<b>19,3</b>	<b>3.711.747</b>	<b>49,6</b>

(\*) % sobre el total regional.

(\*\*) % sobre el total del aeropuerto.

FUENTE: AENA

También es destacable el grado de internacionalización que ha alcanzado el aeropuerto de Almería: el tráfico internacional supuso algo más del 66 por ciento de su tráfico total. Aunque en términos absolutos está muy lejos de las cifras que alcanza el aeropuerto de Málaga, cualitativamente ese por-

centaje es muy significativo puesto que nos hace pensar, nuevamente, en la función turística del sistema aeroportuario andaluz. En realidad, es bastante consecuente la internacionalización que poseen los aeropuertos de Málaga y Almería con su ubicación en el litoral andaluz y, como resulta lógico,

con el desarrollo turístico de la zona. De hecho, ambos aeropuertos absorbían en 1998 el 93 por ciento de todo el tráfico internacional de la región.

Por otro lado, el aeropuerto de Jerez ha experimentado en los últimos años un crecimiento muy importante en tráfico internacional hasta alcanzar en 1998 un 38 por ciento del total de su tráfico aéreo: creció a una tasa del 450 por ciento entre 1993 y 1998. También registró un crecimiento importante el aeropuerto de Granada (152 por ciento), aunque, en este último caso, ese impresionante crecimiento se debe a los bajísimos niveles de los que se partía, de tal forma que, actualmente, el aeropuerto de Granada sigue registrando básicamente vuelos nacionales: en 1998 el 96 por ciento del tráfico de pasajeros fue nacional, es decir, que tenían tanto su origen como su destino en un aeropuerto nacional.

En el caso del aeropuerto de Sevilla, se observa un estancamiento en el número de pasajeros internacionales y un moderado aumento en el tráfico nacional. La función que desempeña es muy distinta a la de los aeropuertos de Málaga y de Almería. El hecho de que, con datos de 1998, casi el 80 por ciento del tráfico que registra sea nacional nos indica que su función no es tanto la de atracción turística como la de unir, mediante líneas regulares, las principales ciudades españolas con la capital andaluza. No obstante, queremos insistir en el liderazgo del aeropuerto de Málaga porque, aunque en términos relativos, tal como se ha mencionado, su carácter sea indiscutiblemente internacional, en términos absolutos también registra la mayor cantidad de pasajeros nacionales de la región: en 1998 el 47 por ciento del tráfico aéreo nacional de la región estuvo en Málaga, y el 31 por ciento en Sevilla. Esto es, casi el 80 por ciento del tráfico nacional se reparte entre los aeropuertos de Málaga y Sevilla.

Por otra parte, los pasajeros en tránsito en los aeropuertos andaluces representan un porcentaje muy reducido del total: en 1998 se contabilizaron 205.137 pasajeros, lo que representa apenas un 2 por ciento del total. No obstante, si observamos una presentación más desagregada comprobaremos cierta diferencia entre los aeropuertos de Sevilla y Almería, donde los pasajeros en tránsito representan más de un 4 por ciento del total de sus respectivos aeropuertos, y el resto. No obstante, esos porcentajes están muy lejos de los que alcanzan los

grandes aeropuertos que son utilizados como plataforma de conexión, donde se llega a superar el 30 por ciento.

Ahora bien, el porcentaje que representan los pasajeros en tránsito sobre el total, que podría ser indicativo de la función de transferencia de un aeropuerto, está condicionado por los criterios que son utilizados en la elaboración de la estadísticas de AENA. Se consideran pasajeros en tránsito aquellos que llegan a un aeropuerto y continúan su viaje en el mismo vuelo y con el mismo número de vuelo que utilizaron; es decir, se considera que un pasajero está en tránsito, si hace escala en un aeropuerto pero continúa con el mismo código de vuelo. Por tanto, no se incluyen los pasajeros en conexión, que serían los que, aun continuando viaje en otro vuelo, salen del aeropuerto con diferente número de vuelo que el de llegada (que puede ser en un avión de la misma compañía aérea o no).

El concepto tan restrictivo de pasajeros en tránsito que se utiliza explica, por ejemplo, que en el aeropuerto de Madrid-Barajas sólo aparezca contabilizado un 1 por ciento de pasajeros en tránsito durante 1.998, aunque, como es lógico suponer los pasajeros que sólo utilizan Barajas para hacer escala representa un porcentaje mucho mayor. Algo parecido ocurre con el aeropuerto de Barcelona puesto que, mientras que las estadísticas de AENA sólo registran un 3 por ciento de pasajeros en tránsito durante 1998, una encuesta reciente confirmó unos porcentajes de pasajeros en trasbordo que, en ocasiones, superaba al 20 por ciento (Robusté y Clavera, 1997, p.56). En consecuencia, al no existir un registro estadístico de los pasajeros que hacen escala, en sentido amplio, en los aeropuertos españoles no es posible un análisis completo en este ámbito.

Teniendo en cuenta las limitaciones anteriores, cabría destacar que el mayor número de pasajeros en tránsito se registra en Sevilla, Málaga y Almería, por ese orden. Como refleja el cuadro 3, durante 1998, los pasajeros en tránsito representaron, respectivamente, el 47, el 33 y el 16 por ciento, del total de pasajeros en tránsito del sistema aeroportuario andaluz. Para ese mismo año, el cuadro 4 confirma que una buena parte de este tipo de pasajeros eran españoles (el 47 por ciento) y, entre los extranjeros, predominaban los alemanes (18,6 por ciento) y belgas (11,5 por ciento).

Cuadro 4. PASAJEROS EN TRÁNSITO POR NACIONALIDADES DE LOS DISTINTOS AEROPUERTOS ANDALUCES, 1998

	MÁLAGA		SEVILLA		JEREZ		GRANADA		ALMERÍA		TOTAL	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
<b>España</b>	30.272	44,1	54.498	56,9	3.181	43,9	557	99,8	8.084	24,5	96.592	47,1
<b>Alemania</b>	9.797	14,3	22.479	23,5	676	9,3	1	0,2	5.130	15,6	38.083	18,6
<b>Bélgica</b>	5.993	8,7	1.128	1,2	980	13,5	0	0,0	15.417	46,8	23.518	11,5
<b>Reino Unido</b>	6.170	9,0	4.164	4,3	0	0,0	0	0,0	218	0,7	10.552	5,1
<b>Austria</b>	653	1,0	4.260	4,4	1.406	19,4	0	0,0	998	3,0	7.317	3,6
<b>Holanda</b>	682	1,0	338	0,4	761	10,5	0	0,0	3.098	9,4	4.879	2,4
<b>Suecia</b>	1.211	1,8	1.891	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3.102	1,5
<b>Noruega</b>	1.251	1,8	1.463	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2.714	1,3
<b>R. Checa</b>	1.049	1,5	787	0,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.836	0,9
<b>Marruecos</b>	390	0,6	1.289	1,3	112	1,5	0	0,0	0	0,0	1.791	0,9
<b>Francia</b>	807	1,2	859	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.666	0,8
<b>Italia</b>	1.361	2,0	262	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.623	0,8
<b>Federación Rusa</b>	1.569	2,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.569	0,8
<b>Estados Unidos</b>	1.371	2,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.371	0,7
<b>Israel</b>	1.238	1,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.238	0,6
<b>Portugal</b>	1.060	1,5	158	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1.218	0,6
<b>Otros</b>	3.729	5,4	2.214	2,3	125	1,7	0	0,0	0	0,0	6.068	3,0
<b>TOTAL</b>	<b>68.603</b>	<b>100,0</b>	<b>95.790</b>	<b>100,0</b>	<b>7.241</b>	<b>100,0</b>	<b>558</b>	<b>100,0</b>	<b>32.945</b>	<b>100,0</b>	<b>20.5137</b>	<b>100,0</b>

Por último, además del tráfico nacional, internacional y en tránsito, la presentación de las estadísticas de AENA, incluyen una categoría que engloba "otras clases de tráfico" (O.C.T.). Aquí se incluirían todos los vuelos de la aviación general que se realizan por negocio o por placer, incluidos los docentes, de Estado, militares, para trabajos aéreos (fotografía, fumigación, etc.). Su importancia es muy reducida respecto a los otros tipos de tráfico. No obstante, merece una especial mención el caso de Córdoba: en torno al 90 por ciento de todos sus vuelos pertenecen a "otras clases de tráfico" lo que nos define el carácter de su aeropuerto y la función que desempeña en el contexto aeroportuario andaluz.

Con la anterior información, podríamos avanzar algunas hipótesis sobre la conectividad aérea andaluza. La función turística del sistema aeroportuario andaluz la desempeñan los aeropuertos de Málaga y, en menor medida, el de Almería, en cuanto que la conectividad aérea observada es fundamentalmente internacional lo que avalaría su capacidad

para la atracción del turismo extranjero. También es destacable, en este sentido, la proyección que en los últimos años está alcanzando el aeropuerto de Jerez. Mientras que lo que podríamos denominar función doméstica se la reparten los aeropuertos de Málaga y Sevilla, y, en menor proporción, Granada. El aeropuerto de Córdoba tiene un papel muy secundario.

### 3. Tendencias recientes en el tráfico regular y chárter en Andalucía

Los argumentos expuestos en los apartados anteriores pueden completarse y confirmarse a través de un análisis de las tendencias recientes en el tráfico regular y chárter registrado en los aeropuertos andaluces.

Según las estadísticas de AENA, los vuelos regulares son los realizados por aeronaves comerciales destinadas al transporte de pasajeros, carga y correo, de forma que en cada vuelo existan plazas

disponibles que puedan ser adquiridas de forma individual por el público, y que operan de acuerdo con un horario publicado, que por su regularidad o frecuencia constituyan una serie sistemática. Por su parte, los vuelos chárter son aquellos servicios aéreos comerciales distintos a los que figuran en la categoría de vuelos regulares, incluyendo los servicios de taxi aéreo. Aunque, en algunos casos, la diferencia entre ambos tipos de vuelos es mucho más formal que real, el análisis de su distribución tiene interés para la definición de la estabilidad de las rutas aéreas que tiene la región.

En los últimos años se observa en Andalucía un crecimiento mucho más importante, tanto en términos absolutos como relativos, del tráfico regular (cuadro 5). Los factores que pueden justificar esta tendencia pueden ser de muy distinta naturaleza. Quizás la demanda de servicios aéreos con

los aeropuertos andaluces ha alcanzado una masa crítica suficiente para que las compañías aéreas se hayan planteado establecer vuelos regulares. O también debería considerarse la posibilidad de que la liberalización del transporte aéreo haya influido en la reducción de las tarifas hasta el punto en que los vuelos regulares sean cada vez más competitivos, en términos de precios, con los vuelos chárter. Piénsese, en este sentido, que muchas compañías chárter son simples subsidiarias de las compañías de vuelos regulares: Cóndor de Lufthansa, British Airtours de British Airways, Scanair de SAS, etc. Lo cual podría justificar un fácil trasvase entre ambos tipos de vuelos. En el caso de Andalucía, algunas compañías que, en principio, operaban con vuelos chárter, como Air Europa o Spanair, hace tiempo que han comenzado a ofrecer vuelos regulares a precios muy competitivos.

**Cuadro 5. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS (NACIONALES E INTERNACIONALES) SEGÚN TIPO DE VUELOS (REGULAR Y CHARTER) EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES 1993-1997**

1993 AEROPUERTO	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)
MÁLAGA	2.280.662	57,0	46,8	2.589.381	77,9	53,2	4.870.043	66,5	100
SEVILLA	1.124.129	28,1	84,2	211.647	6,4	15,8	1.335.776	18,2	100
JEREZ	220.502	5,5	78,5	60.315	1,8	21,5	280.817	3,8	100
GRANADA	234.870	5,9	72,2	90.650	2,7	27,8	325.520	4,4	100
ALMERÍA	143.940	3,6	28,0	369.396	11,1	72,0	513.336	7,0	100
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	1.345	0,0	100,0	1.345	0,0	100
<b>TOTAL</b>	<b>4.004.103</b>	<b>100,0</b>	<b>54,6</b>	<b>3.322.734</b>	<b>100,0</b>	<b>45,4</b>	<b>7.326.837</b>	<b>100,0</b>	<b>100</b>

1998 AEROPUERTO	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)
MÁLAGA	3.809.606	60,2	49,5	3.882.325	83,1	50,5	7.691.931	70,3	100
SEVILLA	1.425.108	22,5	89,4	168.976	4,1	10,6	1.594.084	14,6	100
JEREZ	291.429	4,6	60,6	189.093	3,7	39,4	480.522	4,4	100
GRANADA	395.769	6,3	89,0	49.078	1,4	11,0	444.847	4,1	100
ALMERÍA	403.535	6,4	55,1	328.290	7,7	44,9	731.825	6,7	100
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	1.584	0,0	100,0	1.584	0,0	100
<b>TOTAL</b>	<b>6.325.447</b>	<b>100,0</b>	<b>57,8</b>	<b>4.619.346</b>	<b>100,0</b>	<b>42,2</b>	<b>10.944.793</b>	<b>100,0</b>	<b>100</b>

△ 93/98 AEROPUERTO	REGULAR		CHARTER		TOTAL	
	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA
MÁLAGA	1.528.944	67,0	1.292.944	49,9	2.821.888	57,9
SEVILLA	300.979	26,8	-42.671	-20,2	258.308	19,3
JEREZ	70.927	32,2	128.778	213,5	199.705	71,1
GRANADA	160.899	68,5	-41.572	-45,9	119.327	36,7
ALMERÍA	259.595	180,3	-41.106	-11,1	218.489	42,6
CÓRDOBA	0	0,0	239	17,8	239	17,8
<b>TOTAL</b>	<b>2.321.344</b>	<b>58,0</b>	<b>1.296.612</b>	<b>39,0</b>	<b>3.617.956</b>	<b>49,4</b>

(\*) % sobre el total regional.

(\*\*) % sobre el total del aeropuerto.

FUENTE: AENA

La tendencia al crecimiento de los vuelos regulares, desde el punto de vista turístico, puede potenciar la llegada de pasajeros sin paquete turístico que actúa con menos limitaciones y, en consecuencia, permanecen al margen de los intereses de los grandes touroperadores. Así, por ejemplo, más del 80 por ciento de los pasajeros no residentes que utilizan el aeropuerto de Málaga viajan sin paquete turístico (García, Martín y Otero, 1996, pp. 150-151). Ahora bien, este tipo de afirmaciones necesitan ser matizadas.

Aunque en los últimos años el porcentaje ha disminuido, todavía son más del 40 por ciento los pasajeros que utilizan un vuelo chárter en los aeropuertos andaluces. A nivel agregado, los vuelos chárter crecieron en los últimos años, aunque en menor proporción que los vuelos regulares, y es esto lo que explica su retroceso en términos relativos. En términos desagregados, se aprecia una reducción del tráfico chárter en los aeropuertos de Sevilla, Granada y Almería; mientras que en Málaga y Jerez crecen sustancialmente. Es destacable el caso de Málaga que registró en 1998, el 83 por ciento de los vuelos chárter regionales. Junto a Almería representa más del 90 por ciento de todos los vuelos chárter de Andalucía. Por otro lado, en 1998 el tráfico de pasajeros transportados en vuelos chárter representó, prácticamente, la mitad del total de pasajeros registrados en el aeropuerto de Málaga y en el de Almería. Estos datos nos confirman el carácter turístico de estos aeropuertos.

No se trata, por tanto, de un retroceso generalizado en los vuelos chárter, sino, más bien, un destacable crecimiento de los vuelos regulares: todos los aeropuertos andaluces aumentaron el número de pasajeros transportados en vuelos regulares. En términos relativos, destaca el caso de Almería, mientras que en términos absolutos es el aeropuerto de Málaga el que sobresale. De hecho, Málaga incrementa el porcentaje relativo de participación en los vuelos nacionales de la región al pasar del 57 por ciento en 1993 al 60 por ciento en 1998. Sevilla, por su parte, aunque en este aspecto retrocede, sigue representando un porcentaje elevado: el 22 por ciento en 1998. Esto es, Málaga y Sevilla acaparan más del 80 por ciento de los vuelos regulares de Andalucía, lo cual es compatible con la polaridad que ambos centros ejercen en la regularidad de la conectividad aérea andaluza.

Una desagregación del tráfico en nacional e internacional resulta, asimismo, pertinente para la confirmación de algunas de las hipótesis formuladas hasta ahora. En el cuadro 6 se constata un descenso generalizado en el tráfico chárter nacional en el período considerado, al margen del aeropuerto de Córdoba que, por sus propias peculiaridades, tiene una participación prácticamente testimonial. En cualquier caso, el tráfico chárter nacional representa un pequeño porcentaje respecto al tráfico nacional total de la región (en 1998, menos del 7 por ciento a nivel agregado). Es decir, el tráfico nacional de la región es, fundamentalmente, regular.

Cuadro 6. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELOS (REGULAR Y CHARTER) EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES 1993-1998

1993	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	AEROPUERTO	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)
MÁLAGA	1.294.872	45,9	89,1	158.832	34,1	10,9	1.453.704	44,2	100
SEVILLA	931.904	33,0	85,2	161.466	34,7	14,8	1.093.370	33,3	100
JEREZ	220.008	7,8	89,3	26.417	5,7	10,7	246.425	7,5	100
GRANADA	234.870	8,3	72,9	87.479	18,8	27,1	322.349	9,8	100
ALMERÍA	138.603	4,9	82,4	29.677	6,4	17,6	168.280	5,1	100
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	1.292	0,3	100,0	1.292	0,0	100
<b>TOTAL</b>	<b>2.820.257</b>	<b>100,0</b>	<b>85,8</b>	<b>465.163</b>	<b>100,0</b>	<b>14,2</b>	<b>3.285.420</b>	<b>100,0</b>	<b>100</b>

1998	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	AEROPUERTO	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)
MÁLAGA	1.884.799	47,4	94,9	102.026	36,5	5,1	1.986.825	46,7	100
SEVILLA	1.211.655	30,5	91,8	107.815	38,6	8,2	1.319.470	31,0	100
JEREZ	273.516	6,9	93,9	17.788	6,4	6,1	291.304	6,8	100
GRANADA	395.769	10,0	90,6	41.136	14,7	9,4	436.905	10,3	100
ALMERÍA	210.351	5,3	95,7	9.338	3,3	4,3	219.689	5,2	100
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	1.540	0,6	100,0	1.540	0,0	100
<b>TOTAL</b>	<b>3.976.090</b>	<b>100,0</b>	<b>93,4</b>	<b>279.643</b>	<b>100,0</b>	<b>6,6</b>	<b>4.255.733</b>	<b>100,0</b>	<b>100</b>

△ 93/98	REGULAR		CHARTER		TOTAL		
	AEROPUERTO	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA
MÁLAGA	58.9927	45,6	-56.806	-35,8	533.121	36,7	
SEVILLA	27.9751	30,0	-53.651	-33,2	226.100	20,7	
JEREZ	53.508	24,3	-8.629	-32,7	44.879	18,2	
GRANADA	160.899	68,5	-46.343	-53,0	114.556	35,5	
ALMERÍA	71.748	51,8	-20.339	-68,5	51.409	30,5	
CÓRDOBA	0	0,0	248	19,2	248	19,2	
<b>TOTAL</b>	<b>1.155.833</b>	<b>41,0</b>	<b>-185.520</b>	<b>-39,9</b>	<b>970.313</b>	<b>29,5</b>	

(\*) % sobre el total regional

(\*\*) % sobre el total del aeropuerto

FUENTE: AENA

El tráfico regular nacional crece en todos los aeropuertos. Así mientras que el tráfico chárter nacional desciende en la región, entre 1993 y 1998, un 40 por ciento, el regular crece un 41 por ciento, y al final del período considerado es, en este caso, Málaga la que absorbe el mayor porcentaje en el tráfico regular nacional de la región con el 47 por ciento, seguida de Sevilla con el 30 por ciento. Nuevamente se confirma el protagonismo de ambos aeropuertos, al absorber casi el 80 por ciento del tráfico regular nacional de la región, en la conectividad de Andalucía, mediante líneas regulares, con las principales capitales españolas.

El tráfico internacional de Andalucía sigue siendo, básicamente, chárter, a pesar de que, en los últimos años, este tipo de vuelos ha crecido a un ritmo menor que los vuelos regulares (cuadro 7). Entre 1993 y 1998 el tráfico internacional chárter creció un 52 por ciento, mientras que el tráfico internacional regular lo hizo en un 98 por ciento. En cualquier caso, tal como se ha señalado, el tráfico internacional es mayoritariamente chárter: en 1.998 representaba casi el 65 por ciento del tráfico internacional de pasajeros de la región.

**Cuadro 7. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELOS (REGULAR Y CHARTER) EN LOS AEROPUERTOS ANDALUCES 1993-1998**

1993	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	AEROPUERTO	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)
MÁLAGA	985.790	83,3	28,9	2.430.549	85,1	71,1	3.416.339	84,5	100,0
SEVILLA	192.219	16,2	79,3	50.181	1,8	20,7	242.400	6,0	100,0
JEREZ	494	0,0	1,4	33.898	1,2	98,6	34.392	0,9	100,0
GRANADA	0	0,0	0,0	3.171	0,1	100,0	3.171	0,1	100,0
ALMERÍA	5.337	0,5	1,5	339.719	11,9	98,5	345.056	8,5	100,0
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	53	0,0	100,0	53	0,0	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>118.3840</b>	<b>100,0</b>	<b>29,3</b>	<b>2.857.571</b>	<b>100,0</b>	<b>70,7</b>	<b>4.041.411</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1998	REGULAR			CHARTER			TOTAL		
	AEROPUERTO	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)	(**)	NÚMERO	(*)
MÁLAGA	1.924.807	81,9	33,7	3.780.299	87,1	66,3	5.705.106	85,3	100,0
SEVILLA	213.453	9,1	77,7	61.161	1,4	22,3	274.614	4,1	100,0
JEREZ	17.913	0,8	9,5	171.305	3,9	90,5	189.218	2,8	100,0
GRANADA	0	0,0	0,0	7.942	0,2	100,0	7.942	0,1	100,0
ALMERÍA	193.184	8,2	37,7	318.952	7,3	62,3	512.136	7,7	100,0
CÓRDOBA	0	0,0	0,0	44	0,0	100,0	44	0,0	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>2.349.357</b>	<b>100,0</b>	<b>35,1</b>	<b>4.339.703</b>	<b>100,0</b>	<b>64,9</b>	<b>6.689.060</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

△ 93/98	REGULAR		CHARTER		TOTAL	
	AEROPUERTO	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA	RELATIVA	ABSOLUTA
MÁLAGA	939.017	95,3	1.349.750	55,5	2.288.767	67,0
SEVILLA	21.234	11,0	10.980	21,9	32.214	13,3
JEREZ	17.419	3.526,1	137.407	405,4	154.826	450,2
GRANADA	0	0	4.771	150,5	4.771	150,5
ALMERÍA	187.847	3.519,7	-20.767	-6,1	167.080	48,4
CÓRDOBA	0	0	-9	-17,0	-9	-17,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.165.517</b>	<b>98,5</b>	<b>1.482.132</b>	<b>51,9</b>	<b>2.647.649</b>	<b>65,5</b>

(\*) % sobre el total regional.

(\*\*) % sobre el total del aeropuerto.

FUENTE: AENA

A nivel desagregado, sobresale el aeropuerto de Málaga (absorbe el 87 por ciento del tráfico internacional chárter de Andalucía) y, en menor medida, Almería (que representa el 7 por ciento). En ambos casos, predominan los vuelos chárter sobre los regulares (el 66 por ciento del tráfico internacional en Málaga durante 1998 fue chárter, y el 62 por ciento en Almería). En realidad, sólo en el aeropuerto de Sevilla predominan los vuelos regulares

en el tráfico internacional: en 1.998 el 78 por ciento de los vuelos internacionales eran regulares. Esto es compatible con lo que, anteriormente, se expuso sobre la funcionalidad del sistema aeroportuario andaluz: la conectividad del aeropuerto de Málaga y de Almería está relacionada con su función turística, mientras que el de Sevilla está más relacionada con su función administrativa y de capitalidad de la región.

## 4. Una reflexión final sobre la gestión de los aeropuertos.

La privatización de las compañías aéreas nacionales y la liberalización del mercado han otorgado prioridad a los intereses comerciales y condicionan, como es lógico, la configuración del sistema aeroportuario andaluz. En este contexto, las administraciones públicas parece aceptar una capacidad de influencia limitada sobre el mercado. No es objetivo de este trabajo valorar los argumentos que sustentan esta estrategia que, por otra parte, está siendo asumida, aunque con distinto grado de intensidad, por los países que integran la Unión Europea. En cambio, sí creemos oportuno apuntar, al menos, que la gestión de los aeropuertos continúa siendo un poderoso instrumento para la definición de la accesibilidad aérea de una región. Por ejemplo, la negociación entre la autoridad aeroportuaria y las compañías aéreas sobre las condiciones de utilización de un aeropuerto pueden determinar el establecimiento de nuevas rutas.

Las referencias europeas sobre la gestión de los aeropuertos varía considerablemente entre países y dentro de cada país. Existen ejemplos de aeropuertos públicos y privados, y de gestiones que dependen de organismos estatales y de autoridades locales. En el caso de España, el ente público AENA, dependiente del Ministerio de Fomento, es responsable directo de la gestión de los aeropuertos, aunque se está discutiendo tanto su titularidad pública como su gestión centralizada. En este sentido, desde el punto de vista de Andalucía, la gestión aeroportuaria de AENA no ha evitado la dependencia de los aeropuertos periféricos, en cuanto a su conectividad aérea, respecto a los aeropuertos de Madrid y, en menor medida, Barcelona,

dado el protagonismo de la compañía Iberia. Quizás, en este sentido, una dirección política autonómica de los aeropuertos andaluces contribuya a mejorar la conectividad aérea de la región. Aspectos tales como la gestión de los *slots* o la determinación de las condiciones de acceso y utilización de las infraestructuras aeroportuarias puedan utilizarse, a nivel descentralizado, para ponderar adecuadamente los intereses de Andalucía y reducir su dependencia respecto a los aeropuertos situados fuera de la región.

Tampoco es objetivo de este artículo la definición concreta de la propuesta de descentralización. Baste apuntar que el grado de participación de los agentes públicos (Estados, Autonomía, Entes Locales), privados (Cámaras de Comercio) o, incluso, sociales (patronal y sindicatos) es una decisión política que no puede determinarse técnicamente.

En cualquier caso, asumir la gestión o propiedad de los aeropuertos tiene un componente económico que es necesario considerar. La dirección centralizada que, actualmente, gestiona AENA permite compensar los déficit de algunos aeropuertos con los superávit de otros. Así en Andalucía, con la estructura actual, el aeropuerto de Málaga es el único que registra superávit (Rendeiro, 1999), lo cual no impide, por supuesto, que un cambio organizativo conlleve un resultado financiero positivo para el conjunto del sistema aeroportuario andaluz y, aún más, desde el punto de vista político, podría asumirse un déficit en aras de la consecución de otros objetivos económicos y sociales. En cualquier caso, insistimos que habría que valorar la situación y las potencialidades económicas de nuestros aeropuertos para incorporar ese dato a la mencionada propuesta de descentralización.

## Bibliografía

CALVO, F. y A. MORALES (1988): *Potencial de Captación y Generación de Tráfico del Aeropuerto de Alicante*, Civitas, Madrid.

GARCÍA LIZANA, A., G. MARTÍN, y J.M. OTERO (1996): *El impacto de los Aeropuertos sobre el Desarrollo Regional. Métodos de Análisis y Aplicación al caso del Aeropuerto de Málaga*, Civitas, Madrid.

GARCÍA MONTALVO, J. y F. PÉREZ (1996): *Metodología y Medición del Impacto Económico de los Aeropuertos: El Caso del Aeropuerto de Valencia*, Civitas, Madrid.

RENDEIRO, R. (1999): "Las infraestructuras aeroportuarias en España", *Papeles de Economía Española*, 82, pp. 30-42.

ROBUSTÉ, F. y J. CLAVERA (1997): *Impacto Económico del Aeropuerto de Barcelona*, Civitas, Madrid.

RUS, R., C. ROMÁN, y L. TRUJILLO (1997): "Infraestructura de transporte en Andalucía" *Boletín Económico de Andalucía*, 22, pp. 39-76.

RUS, G., L. TRUJILLO, C. ROMÁN, y P. ALONSO (1996): *Impacto Económico del Aeropuerto de Gran Canaria*, Civitas, Madrid.