

# La bonificación de las tarifas aéreas a los residentes en los territorios no peninsulares de España (1993–2018)

Air fare discounts for residents in Spanish overseas regions (1993-2018)

David Ramos Pérez 

[a13004@usal.es](mailto:a13004@usal.es)

*Departamento de Geografía*

*Universidad de Salamanca (España)*

## Resumen

La gestión de los programas de bonificación de las tarifas aéreas de los residentes en territorios insulares existentes en Europa ofrece una rica información estadística apenas explotada en el ámbito académico debido a las dificultades de acceso a la misma. Gracias a un conjunto de datos obtenidos a través de preguntas parlamentarias, se ofrece una caracterización del modelo vigente en España así como una aproximación a los patrones de movilidad aérea de los residentes en los territorios no peninsulares del país. Los resultados no solo indican comportamientos diferenciados según la isla de residencia, sino que alertan sobre repercusiones no deseadas del descuento en las tarifas, sobre una limitada difusión social de la bonificación en algunos corredores e islas o sobre la elevada concentración de los desplazamientos en un número reducido de beneficiarios. A partir de este diagnóstico se esbozan algunas de las alternativas existentes para una reforma del modelo orientada a la búsqueda de una mayor equidad social en el contexto de la transición ecológica.

**Palabras clave:** bonificación; residentes; regiones periféricas; obligación de servicio público.

## Abstract

The management of air fare discount programmes for residents on island territories in Europe offers rich statistical information that is hardly exploited in the academic world due to the difficulties of access to it. Thanks to a set of data obtained through parliamentary inquiries, a characterisation of the current Spanish model is offered, as well as an approximation to the air mobility patterns of the residents in the overseas regions. The results not only show a very different behaviour depending on the island of residence, but also warn about undesired repercussions of the discount on fares, about a limited social access to the discount in some corridors and islands or about the high concentration of air trips in a reduced number of residents. Based on this, some of the existing alternatives for a reform of the model, aimed at seeking greater social equity in the context of an ecological transition, are outlined.

**Key words:** air fare discount; residents; peripheral regions; public service obligation.

## 1 Introducción

La liberalización del mercado comunitario de transporte aéreo ha tenido un impacto espacial desigual, pues los beneficios teóricamente asociados a la misma, como el incremento de la concurrencia, el aumento de la oferta y la reducción de las tarifas están está lejos de haberse difundido homogéneamente por el territorio europeo (Ramos-Pérez & Sánchez-Hernández, 2014; Suau-Sánchez et al., 2016). La propia Comisión Europea ha reconocido recientemente la incapacidad de “las fuerzas del mercado” para generar por sí solas “un nivel aceptable de servicios aéreos” en las regiones periféricas o en desarrollo de la Unión Europea (DOUE, 2017). La desigual distribución de la población y del desarrollo económico sobre el espacio comunitario son factores que condicionan decisivamente la capacidad de generación de tráfico aéreo de algunos territorios y, por tanto, las posibilidades de atracción de nuevas compañías aéreas por parte de los aeropuertos que se ubican en los mismos. Dado que las diferentes políticas nacionales y comunitarias de desarrollo regional han mostrado sus limitaciones para avanzar hacia una convergencia efectiva de los niveles de renta, especialmente entre 2008 y 2014 (Comisión Europea, 2017) y que la lógica espacial del capitalismo muestra una clara tendencia al refuerzo de la polarización (Banco Mundial, 2009), no cabe esperar a corto y medio plazo que los territorios de la UE terminen beneficiándose por igual de la liberalización del mercado de transporte aéreo.

Como se asume que la calidad de las conexiones aéreas y la facilidad de acceso a las mismas están asociadas a notables impactos catalíticos en los territorios (Halpern & Bråthen, 2011), que afectan a su capacidad para fijar población, desarrollarse turísticamente o atraer ciertas actividades económicas,<sup>1</sup> la legislación comunitaria vigente, de forma similar a lo que ocurre en otros países (Fageda et al., 2018) prevé la intervención efectiva de la iniciativa pública en el mercado liberalizado al objeto de subsanar los fallos detectados y asegurar una provisión de servicios aéreos adecuada. Dicha intervención puede materializarse a través de tres mecanismos centrados en las rutas, los aeropuertos y los pasajeros:

- La imposición de obligaciones de servicio público (OSP) en aquellas rutas “entre un aeropuerto situado en la Comunidad y un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo de su territorio o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva a un aeropuerto de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto”. El objetivo es garantizar “una prestación mínima de servicios aéreos regulares que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, precios o capacidad mínima que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial” (DOUE, 2008). Si ninguna compañía decide explotar la ruta de acuerdo con las condiciones establecidas, los Estados pueden limitar el acceso a la misma a un solo operador durante cuatro años, siendo compensado por las pérdidas en las que incurra.
- Las ayudas públicas para la puesta en marcha de nuevas rutas orientadas a incrementar la movilidad de los ciudadanos de la UE situados en el área de influencia de aeropuertos con un tráfico inferior a menos de tres millones de pasajeros o a facilitar el desarrollo de *regiones remotas*,<sup>2</sup> caso en el que puede beneficiarse cualquier aeropuerto con independencia de su tráfico. Estas ayudas no pueden prologarse más allá de tres años, siendo únicamente subvencionable el 50 % de las tasas aeroportuarias en que incurra la ruta (DOUE, 2014a), ya

---

1 Sin embargo, esta vinculación entre infraestructuras de transporte, crecimiento económico y transformación de las estructuras territoriales está lejos de ser un proceso mecánico (Offner, 1993). Ello no implica negar la existencia de impactos económicos asociados al transporte aéreo ni la importancia que los mencionados impactos catalíticos puedan tener para la economía de un territorio, sino matizar la magnitud de los mismos para no caer en el determinismo tecnológico.

2 En el ámbito del transporte aéreo (DOUE, 2014a), la Comisión Europea considera regiones remotas a las regiones ultraperiféricas (Guadalupe, Guayana Francesa, Martinica, Reunión, Mayotte, Azores, Madeira y Canarias), Malta, Chipre, Ceuta, Melilla, las islas que forman parte del territorio de un Estado miembro y las regiones poco pobladas (NUTS 2 con menos de 8 habitantes/km<sup>2</sup> o NUTS 3 con menos de 12,5 habitantes/km<sup>2</sup>).

que únicamente tienen un efecto incentivador: superar las reticencias de las compañías aéreas para abrir nuevas rutas desde pequeños aeropuertos.

- Las ayudas de carácter social para transporte en favor de residentes en regiones alejadas, que permiten bonificar el precio del billete de ida y vuelta desde o hacia la región alejada, incluidos todos los impuestos y tasas facturados por el transportista al consumidor, en las rutas que enlacen un aeropuerto situado en una región alejada con otro aeropuerto del Espacio Económico Europeo (DOUE, 2014b). Aunque la normativa no define lo que se entiende por *región alejada*, puede considerarse equivalente al concepto de *región remota* visto previamente. Estas ayudas o bonificaciones pueden ir asociadas a una OSP o establecerse de forma independiente a la misma, pudiendo prolongarse de forma indefinida en el tiempo.

Durante los últimos años ha existido una creciente atención de la literatura académica a estos mecanismos, claramente relacionada con el interés que han suscitado las transformaciones impulsadas por la liberalización del mercado comunitario. La investigación sobre las OSP es la que cuenta con un mayor recorrido, como se puede observar en la excelente síntesis de Bråthen & Halpern (2012). Las revisiones periódicas sobre el conjunto de rutas así declaradas y la diversidad de planteamientos nacionales en el diseño de las ayudas existentes al respecto (Reynolds-Feighan, 1995; Williams & Pagliari, 2004; Williams, 2010) han dominado hasta el momento. En fechas recientes el interés se ha desplazado hacia el efecto que la imposición de OSP puede tener en los niveles de competencia de las rutas afectadas (Calzada & Fageda, 2014), en la eficiencia económica de las compañías que prestan servicio en estas rutas (Santana, 2009) o en el adecuado diseño y gestión de las OSP para maximizar los beneficios de la inversión pública que acarrearán (Pita et al., 2013, Bråthen, 2010, Bråthen & Halpern, 2012). Menos interés ha suscitado el papel que las OSP tienen en asegurar la movilidad de los residentes y como ésta se vería reducida en el caso de eliminarse tal protección, como apuntan Di Francesco y Pagliari (2012).

Los incentivos para la puesta en marcha de nuevas rutas han recibido una atención mucho más limitada. Malina et al. (2012), trabajando con una muestra de 200 aeropuertos comunitarios, los de mayor tráfico de pasajeros, detectaron la existencia de incentivos en 120 instalaciones, cumpliéndose la normativa comunitaria sobre ayudas de estado únicamente en 66 casos. Para el caso español hemos inventariado los incentivos existentes en España (Ramos Pérez, 2016), demostrando su notable difusión entre los aeropuertos de menor tráfico del interior del país y el escaso cumplimiento de la normativa vigente. Finalmente, Allroggen et al. (2013) se centraron en el estudio de los factores que explican la presencia de incentivos en algunas rutas.

Por otra parte, las bonificaciones en las tarifas aéreas que se aplican a determinadas categorías de pasajeros apenas han sido abordadas por la literatura académica, aun tratándose del mecanismo que posiblemente acarrea una mayor dotación de fondos públicos. Buena parte de las OSP ya fijan entre sus requisitos unas tarifas máximas para facilitar el acceso de la población a estos servicios. Y en algunas ocasiones introducen también tarifas específicas para pasajeros residentes en los territorios a los que prestan servicio esas rutas protegidas. A ello se suman programas específicos que otorgan directamente una reducción de las tarifas a ciertos pasajeros, normalmente los residentes en territorios insulares, periféricos y/o remotos. Desde una perspectiva económica, esta decisión suele justificarse en el reducido tráfico que presentan la mayoría de las rutas donde puede hacerse uso de la bonificación, lo cual se traduce en economías de escala de escasa intensidad que teóricamente impedirían, en condiciones de libre mercado, la fijación de tarifas accesibles para la mayor parte de la población (Williams & Bråthen, 2010).

Los escasos trabajos existentes se centran en el caso español y recurren mayoritariamente a modelos econométricos para evaluar la influencia que los descuentos a los residentes insulares tienen en las tarifas fijadas por las compañías aéreas en diferentes escenarios (Calzada & Fageda, 2012; Fageda et al., 2012; Fageda et al., 2016). Una conclusión relevante de estos trabajos es que un descuento del 50 % para residentes en territorios no peninsulares como el que existía hasta 2017 era suficientemente alto como para reducir la elasticidad de la demanda de los residentes, penalizando de esta manera las tarifas de los no residentes, que terminan pagando precios superiores a los que se observan en otras rutas semejantes en las que no se aplican dichas bonificaciones. Con el aumento del descuento al 75 %, este efecto tiene claros visos de haberse acentuado, tal y como se apuntará más adelante.

La falta de acceso a estadísticas oficiales derivadas de los procesos de gestión asociados a estos programas ha impedido abordar cuestiones básicas relacionadas con la movilidad aérea de los residentes. De ahí que, por ejemplo, los artículos que exploran los diversos programas de *continuité territoriale* existentes en Francia (Peraldi, 2012; Zembri, 2014; Ranély Vergé-Dépré, 2005) se limiten a describir su diseño, incorporando apenas datos sobre el número de beneficiarios o la evolución del monto total de los subsidios. Solo en el caso del *Air Discount Scheme* escocés, del que se benefician los residentes en algunas islas y territorios periféricos de la región de las Highlands and Islands, parte de esos interrogantes han sido resueltos gracias al trabajo de Williams y Bråthen (2010), basado en un detallado informe elaborado por el Gobierno de Escocia (Halcrow Group, 2008).

Recientemente, Groizard Cardosa et al. (2016), redactores de un informe sobre el coste de la insularidad en Baleares encargado por el gobierno regional, pudieron trabajar con un conjunto de datos reales sobre la movilidad aérea de los residentes en el archipiélago correspondiente al periodo comprendido entre mayo de 2014 y mayo 2015. Aunque se trata del primer análisis académico fundamentado en datos reales para el caso español presenta tres limitaciones: escasa amplitud temporal de las series, información centrada exclusivamente en las tarifas y espacialmente circunscrita a Baleares.

Sin embargo, dichas limitaciones pueden superarse gracias a un conjunto amplio y desagregado de estadísticas relativas al año 2011 a las que ha podido acceder el autor, lo que permite que este trabajo plantee como objetivo básico resolver incógnitas tan sencillas como el número total de beneficiarios y su evolución anual, su proporción sobre la población potencialmente beneficiaria del descuento, su distribución territorial o su presencia en los diferentes tipos de rutas, aspectos sobre los que han existiendo numerosas lagunas hasta fechas recientes, impidiendo una evaluación integral del impacto de este mecanismo más allá de su influencia en la fijación de tarifas.

Cabe mencionar que tras iniciar este texto el proceso de revisión por pares (marzo 2020) se publicaron dos informes sobre el programa de bonificación español, elaborados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC, 2020) y la Autoridad Independiente de Responsabilidad y Fiscal (AIREF, 2020). Ambos estudios constituyen una extraordinaria contribución que permite resolver algunas de las lagunas de conocimiento existentes sobre el programa. Pero no debemos obviar que su análisis se centra preferentemente en el periodo 2015-2018 y no ofrecen información desagregada a escala insular. Por ello, el presente artículo es una aportación complementaria, que no solo ofrece una visión temporal más amplia del programa, básica para constatar la existencia o no de cambios significativos entre 2011 y 2018, sino también más detallada, al aproximarse a los patrones de movilidad de los residentes a escala insular.

El resto del artículo se organiza de la siguiente manera. En el próximo apartado se expone el diseño de este programa así como las semejanzas y diferencias con los otros mecanismos de bonificación a los residentes existentes en el seno de la UE. Posteriormente se analizan las fuentes utilizadas y la metodología utilizada para el análisis del caso español. A continuación se presentan los principales resultados derivados del análisis de los datos obtenidos, finalizando

con la discusión de los mismos y unas conclusiones que resultan de interés de cara a la posible reforma del programa.

## **2 La bonificación de las tarifas aéreas en la Unión Europea**

### **2.1 Una diversidad de mecanismos**

Aunque la bonificación parcial de las tarifas aéreas a los residentes en territorios remotos no es una política exclusiva de los países de la Unión Europea (UE), como demuestran los casos de Ecuador y Canadá (Fageda et al., 2018), es en el seno de la UE donde encontramos una notable diversidad de estos programas. Como puede observarse en la Tabla 1, en siete países de la UE existen en el momento actual bonificaciones a los residentes, bien a través de los requisitos fijados en las OSP, bien mediante programas específicos diseñados a tal fin.

La lectura de la Tabla 1 evidencia que estas ayudas se concentran, con excepción del caso escocés, en territorios insulares, ultraperiféricos o que combinan ambas características. Y en lo que respecta a Escocia, se incluyen también localidades escasamente pobladas y distantes de los principales centros urbanos del país. Por tanto, aunque no existe consenso académico sobre lo que se entiende por regiones alejadas o remotas y la discusión sobre las limitaciones al desarrollo derivadas del carácter insular y/o periférico de un territorio diste de estar cerrada, en los casos analizados estas ayudas se concentran exclusivamente en aquellos espacios insulares en los que *a priori* los desplazamientos aéreos pueden tener una mayor relevancia para sus habitantes a la hora de conectarse con el exterior.

Tabla 1. Bonificación de las tarifas aéreas a los residentes insulares en la Unión Europea

País	Inicio	Territorio	Beneficia a residentes en...	Rutas afectadas	Descuento actual
España	1961	Canarias	Canarias	Domésticas excepto interinsulares	75% tarifa libre
	1972	Melilla	Melilla	Domésticas	75% tarifa libre
	1979	Canarias	Canarias	Interinsulares Canarias	75% tarifa libre
	1979	Baleares	Baleares	Interinsulares Baleares	75% tarifa libre
	1982	Baleares	Baleares	Domésticas excepto interinsulares	75% tarifa libre
	1987?	Ceuta	Ceuta	Domésticas	75% tarifa libre
Portugal	1979	Azores	Azores	Continente y Madeira	Tarifa máxima residente
	1979	Azores	Azores	Interinsulares declaradas OSP	Tarifa máxima residente
	1979	Región Madeira	Madeira y Porto Santo	Continente	Tarifa máxima residente
	1981	Región Madeira	Porto Santo	Porto Santo-Madeira OSP	Descuento porcentual
	2016	Región Madeira	Madeira	Madeira-Porto Santo OSP	Descuento fijo
Francia	1979	Córcega	Córcega	Declaradas OSP	Tarifa plana
	2005	Departamentos y regiones ultramar	Guadalupe, Guyana, Martinica, La Reunión y Mayotte	Ultramar-París	Bonificación variable según renta y distancia
	2007	Guyana	Usuarios rutas internas de la Guyana	Intra-Guyana	80% tarifa fijada
	2010	La Réunion	La Réunion o nacidos en la isla viviendo Hexágono	La Reunión-París	Ayuda
Italia	2000	Cerdeña	Cerdeña	Declaradas OSP	Tarifa máxima residente y no residente
	2002	Lampedusa, Pantelleria y Linosa	Lampedusa, Pantelleria y Linosa	Declaradas OSP	Tarifa máxima residente
	2002	Trapani (Sicilia)	Sicilia	Declaradas OSP	Tarifa máxima residente
	2010	Elba	Elba	Declaradas OSP	Tarifa máxima residente y no residente
	2019	Comiso (Sicilia)	Sicilia	Declaradas OSP	Tarifa máxima residente y no residente
	2020	Sicilia	Sicilia (que cumplan ciertos requisitos)	Rutas interiores con Palermo y Catania	Descuento porcentual
Reino Unido	1997	Islas Shetland	Islas Shetland	Interinsulares declaradas OSP	Tarifa máxima residente
	2006	Escocia	Áreas insulares y periféricas de Escocia	Entre aeropuertos seleccionados	50% tarifa libre
Irlanda	2003	Islas Aran	Islas Aran	Rutas OSP hacia/desde Galway	Tarifa máxima residente
Grecia	2019	Islas griegas excepto Eubea, Creta y Lefkada	Islas griegas excepto Eubea, Creta y Lefkada	Rutas con origen o destino en las islas	Variable según fórmula

Fuente: España (BOE, 1962, 1972, 1979, 1981); Portugal (DR, 1979<sup>a</sup>, 1979b; DR, 2015<sup>a</sup>, 2015b);

Francia (Adam et al., 2019; Cour des Comptes, 2018, 2019); Italia (Rossi del Pozzo, 2008; Amato, 2020);

Reino Unido (Halcrow Group, 2008); Irlanda (Ernst & Young, 2014), Grecia (Lekakou, 2019)



España es el país que más tempranamente desarrolla esta política, aprobándose en 1962 un descuento del 33 % en las tarifas de los residentes en Canarias que se desplazaran a la Península. Habrá que esperar casi dos décadas para que Francia y Portugal incorporen en 1979 mecanismos similares, aplicados en ambos casos a regiones insulares, como Córcega (Zembri, 2014), Madeira y Azores (DR, 1979a, b). Mucho más reciente es la adopción de estas ayudas por parte de Italia, el Reino Unido e Irlanda, que han terminado beneficiando a los residentes insulares en espacios insulares tan diversos como Cerdeña, las Islas Shetland o las islas Aran. A partir de 2003, Francia pone en marcha un programa de continuidad territorial dirigido a los residentes en los distintos territorios de ultramar que incluye ayudas a la movilidad aérea. Finalmente, el gobierno regional de la isla francesa de La Reunión, poco satisfecho con este programa, estableció a partir de 2010 unas ayudas complementarias que permitieron incrementar la compensación otorgada y el número de beneficiarios, convirtiéndose a partir de 2015 en un programa completamente independiente del gestionado por el gobierno central.

Las ayudas a los residentes no se materializan de forma idéntica, existiendo diversos mecanismos que pueden incluso diferir dentro un mismo país. Únicamente en España se observa la existencia de un sistema homogéneo y estable a lo largo del tiempo fundamentado en una rebaja porcentual de la tarifa aérea que deben abonar de los residentes en territorios no peninsulares en los vuelos domésticos, que desde 2018 alcanza el 75 % tanto para las rutas interinsulares como para las que conectan estos territorios con la Península, con independencia de la existencia de una imposición de OSP. En el caso del Reino Unido existe un sistema similar, donde se practica una rebaja del 50 % de la tarifa de mercado a los residentes en ciertas comunidades remotas de la región escocesa de las Highlands & Islands que necesiten viajar en alguna de las rutas que sirven sus aeropuertos y cuya operación no está protegida por una declaración de OSP.

En Portugal se ha optado hasta fechas recientes por un sistema en el que las rutas entre los territorios insulares y Lisboa y Oporto estaban sujetas a una OSP. En las mismas se fijaba una tarifa de residente que suponía entre el 40% y el 50% de la tarifa máxima estipulada en las relaciones entre los archipiélagos y el continente. En el caso de las relaciones interinsulares de Azores y Madeira, la rebaja se situaba entre el 13% y el 40%. Si bien este mecanismo continúa vigente en dichas rutas, las conexiones entre el continente y las islas más pobladas han sido liberalizadas en 2008 (Madeira) y en 2015 (San Miguel y Terceira), lo que ha llevado a instaurar el denominado *subsídio social de mobilidade* para compensar a los residentes (Ramos-Pérez, 2018). En su formulación actual se configura como una tarifa plana para el residente, por lo que

en ausencia de tarifas máximas reguladas la ayuda recibida es igual a la diferencia entre el precio del billete y esta tarifa plana. Cuando ambas coinciden o la primera es inferior a la segunda no existe ayuda alguna.

En Francia se observa una notable diferencia entre el sistema que rige en Córcega, cuyos orígenes se remontan al año 1979, y los más recientes definidos para los territorios de ultramar. En el primer caso, los residentes en la isla disfrutaban de una tarifa específica en aquellas rutas sujetas a OSP, que originalmente se calculaba aplicando un descuento del 35% sobre la tarifa máxima estipulada, mecanismo alterado a partir de 2015, cuando se opta por definir únicamente una tarifa máxima para los residentes y ofrecer total libertad en las tarifas para los no residentes. En el caso de los territorios de ultramar, las ayudas no solo son mucho más recientes en el tiempo sino que están limitadas a aquellos residentes con niveles de ingresos bajos y solo pueden disfrutarse una vez cada tres años. Las ayudas constituyen una cantidad fija que varía según la renta y cubre entre el 25 % y el 40 % del coste del billete entre el lugar de residencia y la capital francesa, lo que supone un hándicap notable para los hogares con menos rentas, dado que la lejanía encarece notablemente las tarifas aplicadas en los vuelos con París (Costes, 2019). Resulta llamativo lo tardío de estas medidas para unos territorios cuya lejanía respecto a la capital del país se cifra en miles de kilómetros, especialmente cuando Córcega disfrutaba de estas ayudas desde finales de los años setenta. Sin duda, la particular situación política de la isla mediterránea ha tenido un papel clave al respecto (Andreani, 1999).

El gobierno regional de La Reunión gestiona de forma paralela un programa que amplía notablemente el número de potenciales beneficiarios, pues permite el acceso a las ayudas a hogares con rentas medias. Asimismo, desde 2016, los nacidos en la isla o con vínculos familiares en ella pero residentes en la Francia metropolitana han sido incluidos en el programa al objeto de facilitar sus visitas a la isla, dado que más de 240 000 personas originarias de La Reunión viven actualmente en el *Hexágono*. Todo ello hace que el presupuesto anual de este programa supere los fondos destinados por el gobierno central para el conjunto de los territorios de ultramar pues las cuantías de la ayuda suponen en la práctica descuentos que oscilan entre el 38 % y el 57 % de la tarifa media según el nivel de renta del beneficiario, lo que ha impulsado notablemente la demanda de los residentes (Cour des Comptes, 2019).

En el caso italiano, las bonificaciones tarifarias solo se aplican en rutas sujetas a OSP. Mientras en los casos de Lampedusa y Pantelleria únicamente los residentes en ambas islas disfrutaban de una reducción de la tarifa, en los pequeños aeropuertos sicilianos de Trapani y Comiso se han

fijado tarifas máximas diferentes para los pasajeros residentes y no residentes. En Cerdeña y Elba el mecanismo es más complejo y discrimina entre las temporadas de invierno y de verano. En ambas existen tarifas máximas, pero mientras en invierno es idéntica para residentes y no residentes, en verano se fijan valores diferentes para ambas categorías. El descuento aplicado a los residente varía notablemente entre Cerdeña, donde oscila entre el 42 % y el 47 %, Lampedusa y Pantelleria donde se reduce al 33 % y la isla de Elba, donde fluctúan entre el 13 % y el 26 % según las rutas consideradas. Conviene señalar que en 2006 el gobierno italiano intentó establecer tarifas preferentes para las personas nacidas en Cerdeña pero que no residían en la isla (DOUE, 2007), de forma similar a lo aprobado recientemente en La Reunión. Esta disposición fue anulada a requerimiento de la Comisión Europea que la consideró incompatible con la legislación vigente.

Finalmente, el caso griego es el más reciente, pues el programa para bonificar los desplazamientos de los residentes insulares solo se aprueba en 2018 y no entra en vigor para el transporte aéreo hasta junio de 2019. Teniendo que cuenta que Grecia es el país de la UE en el que la fragmentación territorial derivada del hecho insular alcanza su máxima expresión, puesto que en 2011 el 15,1 % de su población residía en una isla (Spilanis & Kizos, 2015), resulta paradójico que la adopción de estas bonificaciones resulte tan tardía respecto a los otros casos. En todo caso no puede olvidarse que la mayoría de las islas cuentan con rutas declaradas OSP en las que rige una tarifa máxima o de referencia (Angelopoulos et al., 2013). Grecia ha optado por un mecanismo novedoso, pues bonifica al residente insular la diferencia que exista entre el valor de la tarifa que haya pagado por su desplazamiento en avión fuera de la isla y el valor de la tarifa aplicada en un desplazamiento terrestre en autobús equivalente en cuanto a la distancia recorrida (Lekakou, 2019).

## **2.2 La singularidad del modelo español**

Entre los sistemas de bonificación al residente que funcionan como programas independientes al margen de una OSP, el vigente en España es el que implica un mayor gasto anual en términos absolutos, ascendiendo su coste en el año 2018 a 462,6 millones de euros (Tabla 2). Su carácter universal para los residentes en territorios no peninsulares (Figura 1) con independencia de su nivel de renta, la elevada bonificación otorgada al margen de la distancia recorrida y su aplicación en cualquier ruta doméstica, incluyendo las conexiones necesarias para unir el aeropuerto no peninsular de origen y el destino final al que se dirige el residente, explican el elevado desembolso que requiere el programa. Asimismo, ese diseño poco restrictivo lo

convierte en un caso de estudio de singular interés para conocer el impacto de este tipo de ayudas en la movilidad aérea de los residentes en territorios insulares y/o periféricos.

Tabla 2. Bonificación de tarifas aéreas a residentes no vinculada a OSP (2018)

País	Denominación	Territorio	Población	Cupones	Coste (M€)	€/población	€/cupón
España	Bonificación residentes no peninsulares	Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla	3.609.302	11.189.456	462,6	128,2 €	41,3 €
Portugal	Subsidio Social de Mobilidade	Madeira y Azores	502.190	–	75,0	149,3 €	–
Francia	Dispositif régional de continuité territoriale	La Reunión	850.996	154.584	53,3	62,6 €	344,8 €
Francia	Aide à la Continuité Territoriale	Guadalupe, Guyana, Martinica, La Reunión y Mayotte	2.680.137	19.346	11,7	4,4 €	604,3 €
Reino Unido	Air Discount Scheme	Colonsay, Orkney, Shetland, Western Isles, Islay, Jura, Caithness y North West Sutherland	76.000	160.000	9,9	130,3 €	61,9 €

Fuente: España (PGE, 2019); Portugal (Pinheiro, 2019);

Francia (Adam et al., 2019; Cour des Comptes, 2019); Reino Unido (Bratcher, 2018)

Figura 1. Los territorios no peninsulares de España: principales referencias espaciales



Fuente: Base cartográfica,<sup>3</sup> distancia marítima,<sup>4</sup> y distancia aérea<sup>5</sup>

El Decreto Ley 22/1962, de 14 de junio (BOE, 1962), estableció por primera vez una bonificación del 33 % para las tarifas aéreas de los residentes en Canarias, aunque los

3 Disponible en <https://d-maps.com>

4 Disponible en [https://armada.defensa.gob.es/ihtm/Aplicaciones/Distancia/Index\\_Distancia.xml.htm](https://armada.defensa.gob.es/ihtm/Aplicaciones/Distancia/Index_Distancia.xml.htm).

5 Disponible en <http://www.gcmap.com>

antecedentes de esa medida se remontan a la Ley 118/1960, de 22 de diciembre (BOE, 1960), que fija una reducción del 12 % en las tarifas aplicadas en las rutas aéreas regulares entre Canarias y el resto del país. Esta medida, de la que podía beneficiarse cualquier viajero, se justificaba por elevada precio que presentaban en esa fecha las tarifas autorizadas en dichas rutas, tras una serie de aumentos aprobados en años anteriores para hacer frente al encarecimiento de los costes operativos. Según afirmaba la disposición, “los nuevos precios pagados por el usuario resultan notoriamente elevados, sobre todo teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el intercambio y la relación con dichas provincias, especialmente el transporte de personas”. Aunque no se explicita, es evidente que el encarecimiento de las tarifas y las dificultades para la movilidad aérea resultantes de esa situación preocupaban en ese momento a la administración de la dictadura franquista, porque la lejanía e insularidad de Canarias convertían al transporte aéreo en un modo fundamental para asegurar la vinculación efectiva del archipiélago con el resto del país.

El mencionado Decreto-Ley 22/1962, sin alterar el contenido de la exposición de motivos de la Ley 118/1960, incrementa ese descuento inicial hasta el 33% pero restringe simultáneamente sus beneficiarios, limitándolos a los residentes en Canarias y a los funcionarios destinados en el archipiélago. Es ahí donde arranca una reducción de tarifas dirigida a los residentes en territorios no peninsulares que apenas ha sido alterada en su formulación básica desde entonces. Las únicas variaciones sustantivas observadas son su extensión a todos los residentes en territorios no peninsulares, su aplicación a la totalidad de rutas interiores, incluyendo las conexiones interinsulares y el incremento progresivo de la bonificación, especialmente desde mediados de la década pasada, pues en 2004 se subvencionaba el 33 % de la tarifa a pagar y en 2018 se había alcanzado el 75 % (Tabla 3).

Aunque la justificación de esta bonificación se ha reformulado con el paso del tiempo, adaptándose a la terminología dominante en las políticas de cohesión territorial de la UE orientadas hacia los territorios alejados y periféricos, el objetivo de “facilitar el intercambio y la relación” con dichos territorios que se invocaba en 1960 continua claramente presente. Así, el Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio de Fomento para el periodo 2018–2021 (Ministerio de Fomento, 2018), indica que el objeto de estas bonificaciones “es facilitar la movilidad de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares”, señalando además que con ello “se contribuye a procurar las condiciones idóneas para el desarrollo sostenible de estas zonas, altamente dependientes del transporte aéreo, y contribuir al desarrollo económico y social de estas regiones, manteniendo un equilibrio con el resto del territorio nacional”. Asimismo, se

afirma que “mediante la reducción de costes en las tarifas de transporte aéreo a los residentes no peninsulares se palían las dificultades que se derivan de la insularidad de Baleares y Canarias, así como de la situación geográfica de Ceuta y Melilla”. Un razonamiento claramente relacionado con los planteamientos teóricos que justifican la necesidad de ayudas de estas características vistos en la introducción.

**Tabla 3. Bonificación a los residentes en territorios no peninsulares de España (1960-2020)**

Periodo	Corredor					
	Canarias-Resto España	Interinsular Canarias	Baleares-Resto España	Interinsular Baleares	Melilla-Resto España	Ceuta-Resto España
1961-1962 (*)	12%	-	-	-	-	-
1963-1971	33%	-	-	-	-	-
1972-1978	33%	-	-	-	20%	-
1979-1981	33%	10%	10%	10%	20%	-
1982-1987	33%	10%	25%	10%	20%	-
1988-1997	33%	10%	25%	10%	33%	33%
1998	33%	10%	28%	10%	33%	33%
1999-2004	33%	33%	33%	33%	33%	33%
2005	38%	38%	38%	38%	38%	38%
2006	45%	45%	45%	45%	45%	45%
2007-2016	50%	50%	50%	50%	50%	50%
2017	50%	75%	50%	75%	50%	50%
2018-2020	75%	75%	75%	75%	75%	75%

**Nota:** (\*) Afectaba a todos los usuarios.

Fuente: Boletín Oficial del Estado (varios años)

Las medidas adoptadas por el Estado para “facilitar el intercambio y la relación” con los territorios no peninsulares van más allá de la bonificación de las tarifas de transporte aéreo. Existe un dispositivo similar centrado en la bonificación de las tarifas de transporte marítimo, cuyo origen se remonta a junio de 1963 (BOE, 1963) y cuya evolución ha sido paralela al del asociado al modo aéreo (BOE, 2001), si bien tanto Canarias (BOC, 2017) como Baleares (BOIB, 2019) financian una parte del mismo. A ello se une un programa de subvenciones al transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, en las Islas Baleares, en Ceuta o en Melilla. También se imponen OSP restringidas, que limitan el acceso a un solo operador e implican una contraprestación económica para asegurar su viabilidad, en rutas aéreas y marítimas consideradas de vital relevancia para estos territorios. Finalmente, en los aeropuertos no peninsulares, los vuelos interinsulares o con la Península disfrutaban de una reducción de hasta el 70 % en algunas de las tasas aeroportuarias vigentes (AENA, 2019).

### 3 Metodología y fuentes

Dobruszkes (2012) ha señalado la trascendencia que los datos tienen para los geógrafos del transporte a la hora de confrontar sus ideas y teorías con evidencias estadísticas. La inexistencia de datos o las dificultades de acceso a los mismos, bien por su elevado coste, bien por la negativa de las administraciones públicas y empresas privadas a suministrarlos, suele lastrar las investigaciones sobre ciertos temas. Las bonificaciones de las tarifas aéreas a los residentes en territorios remotos son un claro ejemplo de ello, debido a las restricciones de acceso a los datos que se encuentran los investigadores. Dado que en todos los programas presentados se lleva a cabo la verificación de la condición de residente mediante diferentes procedimientos, existe un notable volumen de datos que permitiría realizar múltiples análisis sobre este tipo de ayudas, lo que sin duda contribuiría a un mejor conocimiento sobre sus efectos en la movilidad aérea de los beneficiarios. En el caso español, el Real Decreto 1316/2001 que regula el sistema de bonificaciones, impone a las compañías aéreas un procedimiento de liquidación que obliga al suministro en soporte informático de dos ficheros de texto ASCII con los datos de los cupones volados y de las tarifas aplicadas cada mes del año. El primero de los ficheros cuenta con una línea de texto por cada cupón facturado que incluye 198 caracteres que informan sobre 20 campos diferentes (Tabla 4), lo que evidencia la información sumamente detallada con la que cuenta la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Por ello, desde hace varios años hemos intentado infructuosamente acceder a los datos correspondientes al programa español de bonificación a los residentes no peninsulares. De ahí que, tras recibir varias respuestas negativas de la administración, decidimos entrar en contacto con el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Izquierda Plural en el Congreso de los Diputados para explorar la posibilidad de obtener la información requerida a través de preguntas formuladas por sus diputados, las cuales fueron presentadas durante los años 2013 y 2014. El Gobierno respondió a buena parte de las mismas, demostrando con ello que en ningún caso se violaba la privacidad de los beneficiarios ni se ofrecía información sensible desde la perspectiva de la competencia en un mercado liberalizado. Este procedimiento se ha repetido en el año 2018 al objeto de manejar datos actualizados, aunque en este caso no se obtuvo respuesta alguna a las preguntas formuladas.

Tabla 4. Formato de las líneas del fichero ASCII de cupones de vuelo

<b>Campo</b>	<b>Posición</b>	<b>Longitud</b>
Año facturación	1 - 4	4
Mes facturación	6 - 7	2
Código compañía	9 - 11	3
Número billete	13 - 24	12
Número cupón	26 - 27	2
Compañía utilización	29 - 31	3
Tipo subvención	33 - 34	2
Denominación tarifa	36 - 51	16
Tarifa cobrada	53 - 58	6
Importe subvención	60 - 65	6
Fecha emisión billete	67 - 76	10
Fecha utilización	78 - 93	16
Origen	95 - 97	3
Destino	99 - 101	3
Identificación compañía	103 - 166	64
Tipo de acreditación de identidad	168 - 169	2
Numero documento	171 - 179	9
Código municipio	181 - 186	6
Tipo emisión	188 - 189	2
Código numérico IATA agencias	191 - 198	8

Fuente: Real Decreto 1316/2001 de 30 de noviembre (BOE, 2001)

Para algunas preguntas se obtuvo información desde el año 1993, mientras que para otras que implicaban una mayor desagregación solo se tienen datos a partir del año 2008, fecha en la que el sistema de gestión del programa se automatiza por completo. Las respuestas dadas a la batería de preguntas formuladas en 2013 y 2014 nos han permitido construir una base de datos para el periodo 2008–2013 con la que puede analizarse el grado de difusión de la bonificación entre los residentes, el reparto de los desplazamientos entre los beneficiarios o incluso la distribución de éstos a escala municipal en función del corredor al que corresponde el desplazamiento: Canarias-Resto de España; Baleares-Resto de España; Interinsular Canarias; Interinsular Balear y Melilla-Resto de España. Dado el tiempo que demora la consolidación de los datos, pues las compañías aéreas tienen seis meses para presentar ante la DGAC los billetes con desplazamientos imputables a residentes, los datos obtenidos para el año 2011 son los últimos de la serie con carácter definitivo, siendo por ello los que utilizaremos para algunos análisis en este trabajo.



Respecto a las tarifas, quizás uno de los aspectos que genera una mayor discusión política y mediática, es evidente que la DGAC cuenta con detallada información al respecto al menos desde el año 2003. Sin embargo, por el momento solo Groizard Cardosa et al. (2016) habían accedido a la misma. Sin embargo, gracias a las preguntas parlamentarias se han podido conseguir algunos estudios internos de la propia DGAC que nos permiten tener una visión de la evolución seguida por las tarifas en cuatro de los cinco corredores señalados durante el periodo 1993–2013. Además, los datos aportados por el reciente informe de la AIREF (2020) permiten completar dicha serie con el periodo 2016–2019, por lo que las consecuencias del incremento de la bonificación al 75 % pueden considerarse en el análisis.

Con esos datos se procede en el siguiente apartado a lo que metodológicamente se considera una investigación descriptiva, centrada en el análisis estadístico de un conjunto de variables significativas para el programa de bonificaciones y la movilidad aérea de los residentes. La explotación estadística de las respuestas parlamentarias permite examinar magnitudes básicas como el número de beneficiarios del programa, su evolución anual y su distribución espacial, pero también otras de notable interés de cara a una posible evaluación del programa, como el grado de concentración de las ayudas entre los residentes que disfrutaban de las mismas. A pesar de este carácter fundamentalmente descriptivo se considera una aportación necesaria dada la escasez de publicaciones sobre la temática, que ofrece un conjunto de resultados relevantes para abordar la evaluación del cumplimiento de los objetivos perseguidos por la bonificación.

En las páginas siguientes se utilizan algunos conceptos estadísticos relacionados con la terminología utilizada en el mencionado Real Decreto 1316/2001 que regula las bonificaciones (BOE, 2001), que conviene definir al objeto de evitar confusiones interpretativas con otras variables ampliamente difundidas por las estadísticas oficiales de transporte aéreo:

- *Trayecto directo* es aquel sobre el que se aplica la bonificación, entendiéndose como tal el que se realiza desde el aeropuerto o helipuerto en el punto de origen en Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla al de destino en el resto del territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o, de haberlas, cuando no superen las doce horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor. Para los residentes en Ceuta se prevé que puedan combinar el transporte marítimo y aéreo, obteniendo así la bonificación de las tarifas en el transporte aéreo cuando los trayectos tengan origen o destino en los aeropuertos de Málaga, Jerez o Sevilla. Por tanto, la bonificación no se circunscribe a un conjunto de rutas previamente definidas, como ocurre

cuando el descuento está exclusivamente vinculado a una conexión declarada OSP, sino que un residente puede optar a la tarifa reducida en cualquier ruta interior siempre y cuando su origen o destino se sitúe en el territorio no peninsular donde se encuentra empadronado. Por ejemplo, quien teniendo la condición de residente quiera desplazarse desde Mallorca hasta Badajoz haciendo escala en Madrid disfrutará de una bonificación de la tarifa del 75% en ambos vuelos.

- *Cupón de vuelo* es cada componente de un billete de avión físico o electrónico que autoriza a su portador a realizar un vuelo entre dos aeropuertos sin escalas intermedias. Un único billete puede estar constituido por varios cupones si el trayecto entre el origen y el destino final implica una o varias escalas intermedias. Es decir, existe un cupón por cada uno de los viajes en avión realizados. Esos cupones son equivalentes a la variable “pasajeros” que recogen las estadísticas oficiales publicadas por AENA y la DGAC. En este programa se consideran todos los cupones generados por los residentes en territorios no peninsulares con derecho a bonificación. Al objeto de minimizar las confusiones, cuando en este artículo hablemos del tráfico aéreo de un corredor o ruta sustituiremos, en la medida de lo posible, “pasajero” por “desplazamiento”. Como la DGAC, a través de las respuestas parlamentarias, no nos ha suministrado el número de cupones desagregados por origen y destino final sino agrupados por corredores, es probable que en los corredores Canarias-Resto de España y Baleares-Resto de España exista un número de cupones correspondientes a vuelos interinsulares o intra-peninsulares que forman parte de trayectos más extensos al objeto de completar una conexión entre el origen y el destino final, aunque nos ha resultado imposible identificarlos.
- *Residente* es el habitante empadronado en algún territorio no peninsular que tiene derecho a una bonificación de la tarifa aérea. Hasta el 1 de abril de 2013 únicamente los residentes nacionales de Estados miembros de la UE, Noruega, Suiza e Islandia podían acogerse a la misma. A partir de esa fecha el derecho se ha ampliado a los nacionales de terceros países, que bien sean familiares de comunitarios o bien tengan la condición de residentes de larga duración por vivir en el país al menos cinco años de forma continuada.
- *Beneficiario* es el residente que realiza algún desplazamiento aéreo cuya tarifa es susceptible de ser bonificada. Los beneficiarios constituyen siempre un número menor o igual al de los residentes.

Finalmente, no debe olvidarse que aunque únicamente se analizan las bonificaciones al transporte aéreo, este modo mantiene relaciones de competencia y complementariedad con el transporte marítimo que podrían matizar algunos de los resultados obtenidos. El modo marítimo

es un sustituto imperfecto del aéreo en lo que respecta al transporte de pasajeros, pero en algunas relaciones interinsulares o en las conexiones Baleares-Península podría estar canalizando una demanda de residentes con un perfil diferenciado de aquella que recurre al modo aéreo. En cualquier caso ello no invalida las conclusiones sobre la movilidad aérea de los residentes presentadas en este artículo.

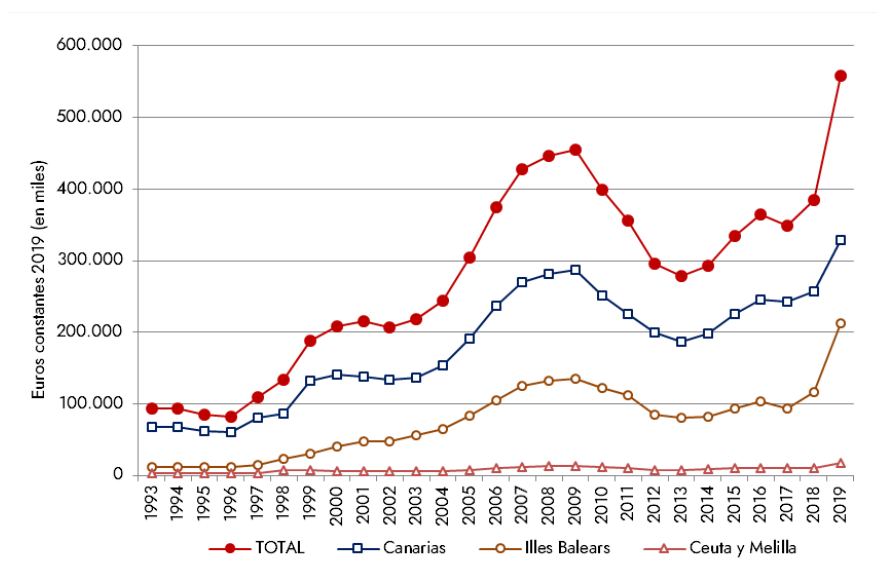
## **4 Una aproximación al modelo español de bonificación**

### **4.1 La evolución del presupuesto**

El proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019 que decayó por falta de apoyo parlamentario, recogía una partida de 558 millones para abordar el gasto de las bonificaciones en las tarifas aéreas a las que tienen derecho los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Durante el periodo 1993–2019 se observa un crecimiento continuado de dicha partida hasta el año 2009, momento en el que el impacto de la crisis económica y financiera comienza a reducir el tráfico aéreo interior (Figura 2). La recuperación de dicho tráfico tendrá lugar a partir de 2014, con el consiguiente aumento de las cuantías presupuestadas. Pero los cambios en el valor total de dicho presupuesto no dependen exclusivamente de la coyuntura económica y de las variaciones en el tráfico asociadas, estando estrechamente relacionadas con el incremento en el valor de la bonificación que se ha operado en diferentes momentos en los distintos corredores (Tabla 3).

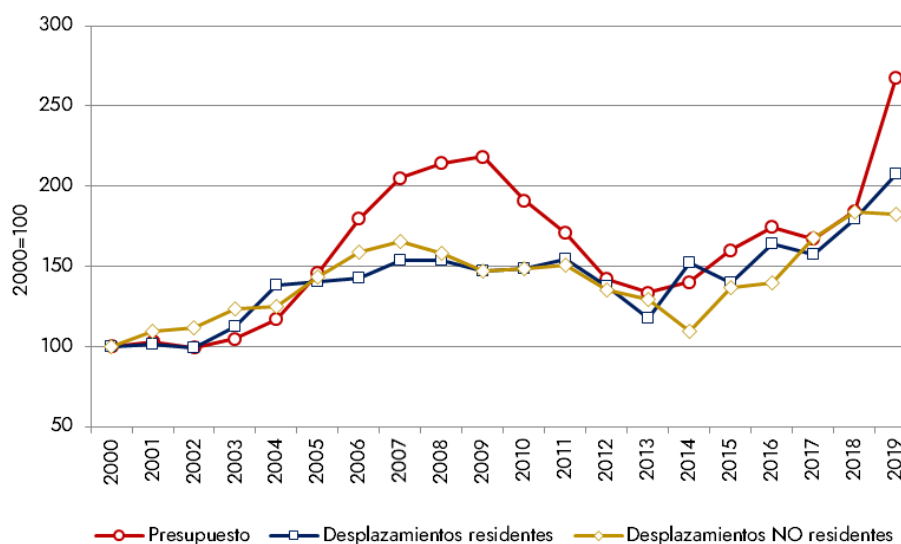
Por tanto, el montante de la bonificación puede aumentar en ausencia de cualquier incremento del tráfico imputable a los residentes o incluso con ciertos descensos del mismo por el mero hecho de haberse modificado al alza el descuento aplicado. Es lo que ocurrió entre 2005 y 2009, cuando los desplazamientos bonificados experimentaron un ligero ascenso del 9 % mientras el coste de la bonificación se elevaba un 47 %, ya que en esas fechas se aplicó un aumento de la subvención en el conjunto del sistema, que pasó del 33 % al 50 % de la tarifa. Por otro lado, cuando coinciden en el tiempo una coyuntura económica favorable al aumento de la demanda con un incremento de la subvención tarifaria, como acontece a partir de 2017, la partida destinada a la bonificación tiende a crecer a un ritmo aún mayor, como comienza a vislumbrarse con los datos provisionales disponibles para 2018 y 2019 (Figura 3).

Figura 2. Evolución del presupuesto destinado a bonificar las tarifas aéreas de los residentes no peninsulares (1993–2019)



Fuente: Ministerio de Fomento (2008), BOCG-CD (2014f) y SEPG (s.f.).

Figura 3. Evolución del presupuesto y de los desplazamientos de residentes y no residentes (2000=100)



Nota: Presupuesto en valores constantes (reales) de 2019

Fuente: Ministerio de Fomento (2008), BOCG-CD (2014f) & SEPG (s.f.)

En términos absolutos esta partida presupuestaria da lugar a un gasto anual superior al de cualquier otro programa de similares características existente en la UE (Tabla 2) e incluso superior al coste anual de todas las rutas declaradas OSP en la UE en las que se compensa

económicamente a los operadores, que durante 2018 supero los 260 millones de euros.<sup>6</sup> Aun así, si evaluamos la cifra en el contexto de los Presupuestos Generales del Estado, entre el año 1996 y el 2019 su coste osciló entre el 0,03 % y el 0,15 % del gasto total previsto. Ello la sitúa muy por detrás de las subvenciones otorgadas al transporte terrestre, que en 2008 rondaron el 0,55 % y en 2019 se habrían situado en el 0,42 % del gasto total. Dado que el grueso de las mismas corresponde a las OSP del transporte ferroviario de pasajeros (Cercanías, Media Distancia y Ancho Métrico), puede estimarse que la cantidad destinada a las bonificaciones a los residentes insulares supone la tercera parte de la consignada a sufragar los servicios ferroviarios deficitarios.

Si bien es cierto que el alza de la bonificación del 50 % al 75 % ha dado lugar al incremento en cuatro puntos porcentuales del peso de esta partida entre 2018 y 2019, al pasar del 0,11 % al 0,15 %, conviene recordar que ya había llegado a suponer el 0,13 % del presupuesto en los ejercicios de 2007 y 2008. Además, en términos relativos, este programa está lejos de ser en el contexto europeo el que presenta una relación más elevada entre su coste y la población residente potencialmente beneficiaria. Los 128,2 € por habitante residente que arrojaba en 2018 dicha ratio en España están por detrás los 149,3 € correspondientes al subsidio social de movilidad vigente en los archipiélagos portugueses de Azores y Madeira, pero también de los 130,3 € del Air Discount Scheme del que se benefician los residentes en los territorios periféricos de Escocia (Tabla 2). Ello no significa que el programa de bonificación español esté exento de deficiencias, tal y como señalaremos en los siguientes apartados, pero al menos hasta 2018 no podía afirmarse que tuviese una dotación presupuestaria excesiva o que presentara una dinámica alcista descontrolada.

#### **4.2 Los desplazamientos de los residentes**

Las rutas aéreas que conectan los territorios no peninsulares entre sí o con la Península suponen desde 2013 cerca del 60 % del tráfico interior o doméstico registrado en el conjunto de los aeropuertos españoles (Figura 4), una cuota de mercado que se ha incrementado progresivamente desde 2008, cuando llevaba casi una década estabilizada en torno al 45 %–50 %.

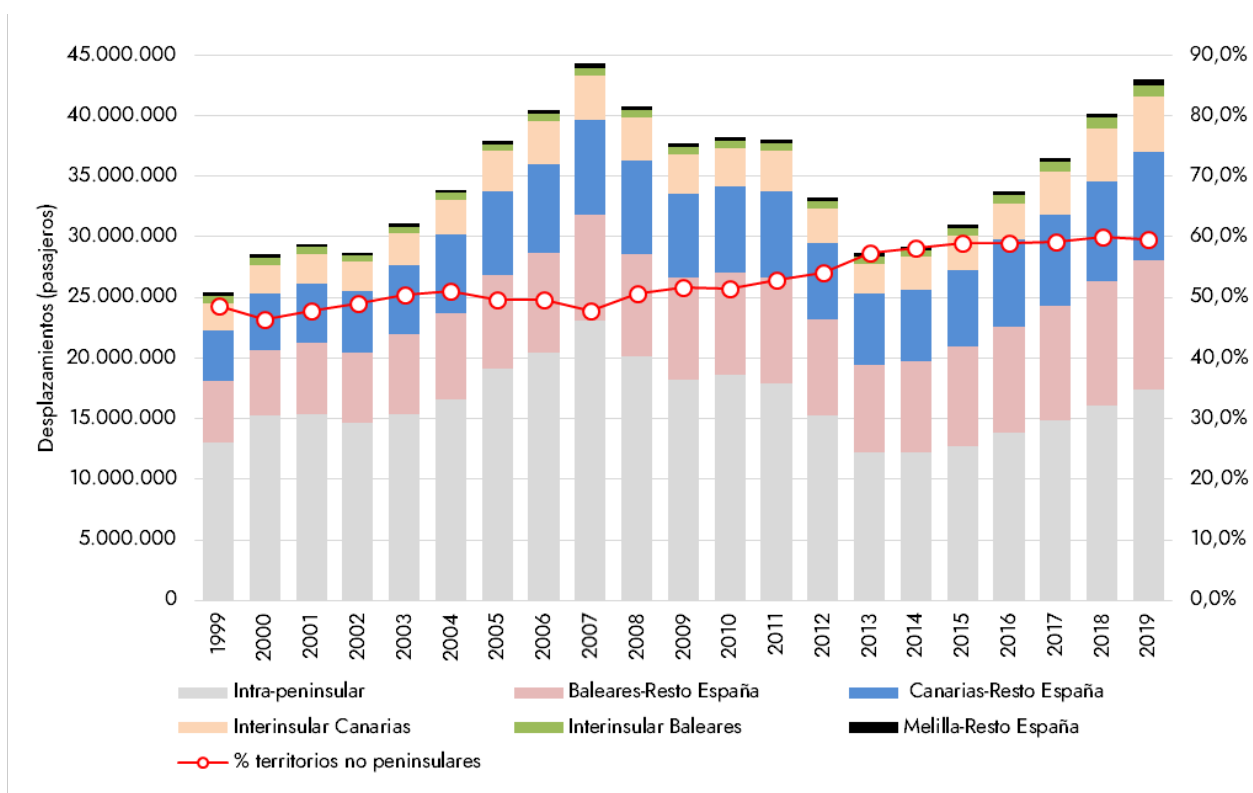
La caída del tráfico intra-peninsular, como consecuencia de la competencia directa ejercida por el ferrocarril de alta velocidad en algunas rutas o la supresión de ciertas conexiones que

---

<sup>6</sup> Estimación realizada a partir del inventario de rutas declaradas OSP en la Unión Europea, disponible en [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pso\\_inventory\\_table.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pso_inventory_table.pdf)

sobrevivían gracias a subvenciones encubiertas (Ramos-Pérez, 2016), unido al crecimiento de la demanda asociado al aumento de la bonificación así como el elevado número de turistas peninsulares que se desplazan hacia ambos archipiélagos, explican este creciente peso de las rutas que afectan a los territorios no peninsulares. De hecho, en 2019, el tráfico de estas rutas alcanzó un máximo histórico, superando los 25,5 millones de desplazamientos, lo que supone duplicar las cifras del año 1999, mientras el resto del mercado doméstico, constituido por las rutas intra-peninsulares, multiplicó su tráfico por 1,3 en esos veinte años.

Figura 4. Corredores de tráfico aéreo interior en España (1999–2019)



Fuente: Servidor estadístico AENA (s.f.)

Los desplazamientos de los residentes suponen una proporción significativa del tráfico que registran esas rutas, oscilando desde el año 2000 entre el 43 % y el 52 % del total, pero sin existir una tendencia ascendente o descendente definida hasta que entró en vigor el incremento de la bonificación del 50 % al 75 %, que ha incentivado claramente los viajes de los residentes. De ahí que el máximo de 9,5 millones de desplazamientos de residentes alcanzado en 2016 haya sido ampliamente superado durante el ejercicio 2018 (CNMC, 2020), fecha en la que prácticamente se alcanzaron los 11,2 millones, el 46,5 % del tráfico canalizado por ese conjunto de rutas.

Por otro lado, el peso de los desplazamientos de los residentes no es el mismo en todos los corredores. Como muestran los datos de la Tabla 5, los residentes tienen una menor presencia en las conexiones de ambos archipiélagos con la Península, si bien contrasta el reciente aumento de la presencia de baleares con el estancamiento de los canarios. En ambos casos, la elevada demanda turística que canalizan estas rutas puede explicar esos porcentajes más reducidos. Además no se trata solo de turistas peninsulares, pues en algunas rutas se detecta un número creciente de turistas extranjeros que llegan a su destino insular mediante una conexión previa en Madrid o Barcelona.<sup>7</sup>

Tabla 5. Proporción de los desplazamientos de los residentes en el tráfico de los distintos corredores de rutas donde surte efecto la bonificación (2011 y 2018)

Corredor	2011			2018			Evolución 2011-2018
	Desplazamientos totales	Desplazamientos residentes	%	Desplazamientos totales	Desplazamientos residentes	%	
Canarias-Resto de España	7.124.804	2.598.067	36,5	8.237.062	3.047.713	37,0	0,5
Interinsular Canarias	3.396.246	2.885.802	85,0	4.377.189	3.764.383	86,0	1,0
Baleares-Resto de España	8.719.920	2.853.299	32,7	10.232.689	3.683.768	36,0	3,3
Interinsular Baleares	616.132	413.022	67,0	889.221	693.592	78,0	11,0
Melilla-Resto de España	280.641	167.395	59,6	340.450	n.d.	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>20.137.743</b>	<b>8.917.585</b>	<b>44,3</b>	<b>24.076.611</b>	<b>11.189.456</b>	<b>46,5</b>	<b>2,2</b>

Fuente: OTLE (s.f.), BOCG-CD (2014a, 2015d, 2015f, 2015h) & CNMC (2020)

En cambio, en las rutas interinsulares dominaban claramente los desplazamientos imputables a los residentes, destacando especialmente las rutas entre las islas Canarias, donde el 86% del tráfico se asocia a la movilidad de los mismos, mientras en Baleares el incremento de la bonificación ha espoleado la presencia de los residentes, cuya proporción ha aumentado en 11 puntos durante el lapso de tiempo analizado. Ese efecto no se vislumbra en cambio en las relaciones interinsulares de Canarias, donde apenas crece la presencia de los residentes. En los enlaces de Melilla con la Península el peso de los residentes se aproxima al de las rutas interinsulares (60 %), lo que en términos funcionales puede apuntar a una cierta semejanza con ellas. Y es que en estas últimas, la elevada proporción de desplazamientos imputables a los

7 A partir de la información difundida en algunas notas de prensa de la compañía Iberia se puede constatar que en ciertas rutas, como Madrid-La Palma, el 45 % del tráfico tiene como origen otro aeropuerto, destacando en este caso quienes se desplazan desde Alemania (Martín, 2019).

residentes puede explicarse por la dependencia funcional que las islas periféricas de ambos archipiélagos (Menorca, Ibiza, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro) presentan respecto a las islas centrales (Mallorca, Gran Canaria y Tenerife),<sup>8</sup> ya que implica desplazamientos frecuentes que responden a motivos de carácter administrativo, sanitario, educativo o comercial para los residentes en las islas periféricas (Hernández Luis, 2004, 2010).

De hecho, el tratamiento de los datos obtenidos a partir de las preguntas parlamentarias permite afirmar que los residentes en las islas periféricas tienen en las rutas interinsulares una presencia superior a lo que cabría esperar por su peso demográfico, como puede observarse en la Tabla 6. Por ejemplo, mientras los residentes en La Palma constituyen el 4,2 % de la población residente en Canarias, sus desplazamientos aéreos interinsulares ascienden al 13,3 % del total. Este patrón se repite en todas las islas periféricas de ambos archipiélagos, mientras las islas centrales aparecen claramente infrarrepresentadas: la movilidad interinsular es una necesidad fundamentalmente para quien vive en las islas periféricas de ambos archipiélagos, algo que confirmará el análisis de los beneficiarios.

En el caso de Baleares esa sobrerrepresentación se mantiene también en las relaciones con la Península. Es más, mientras el 71 % de los desplazamientos aéreos de los residentes en las islas periféricas de archipiélago canario son interinsulares, en Baleares la proporción es inversa no alcanzando el 21 %. En términos absolutos, los viajes a la Península dominan entre los ibicencos y menorquines mientras son secundarios entre palmeros, lanzaroteños o majoreros. Ello se debe a que tanto para Ibiza como para Menorca, la proximidad de Barcelona (Figura 1) ha dado lugar a una dependencia funcional compartida, con flujos de similar intensidad en las relaciones que ambas islas mantienen con Mallorca y Barcelona, pues la capital catalana ha ejercido desde la Edad Media una notable influencia sobre un archipiélago que sigue presentando una débil articulación interna (Rullán Salamanca, 2006). La influencia de Palma sobre las restantes islas es más reciente, construyéndose sobre la capitalidad provincial desde 1833 y consolidándose con la capitalidad autonómica de 1983 (Rullán Salamanca, 2001). Esta doble dependencia funcional no se observa en Canarias, donde la lejanía respecto a la Península (Figura 1) ha impedido que

---

8 En la organización espacial de ambos archipiélagos resulta de especial trascendencia la diferenciación que suele establecerse entre islas centrales y periféricas. Estos conceptos, ampliamente utilizados en el caso canario, beben de la teoría de la dependencia y del desarrollo desigual y pretenden informarnos de la interdependencia desigual existente entre *las islas donde se toman las decisiones* y *las islas afectadas por esas decisiones* (Afonso, 1985). Es por tanto una dicotomía que nos orienta sobre la configuración del poder político y económico en el seno de ambos archipiélagos, relevando el papel que desempeña cada isla en las relaciones interinsulares y con el exterior, un papel en última instancia muy condicionado por la elevada concentración de la población, la actividad económica y la prestación de servicios en las islas centrales.



un núcleo urbano externo haya podido jugar un papel equivalente al de Barcelona, por lo que Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria polarizan por completo este tipo de relaciones.

Tabla 6. Residentes con derecho a bonificación según isla de empadronamiento y desplazamientos imputables por tipo de ruta (2011)

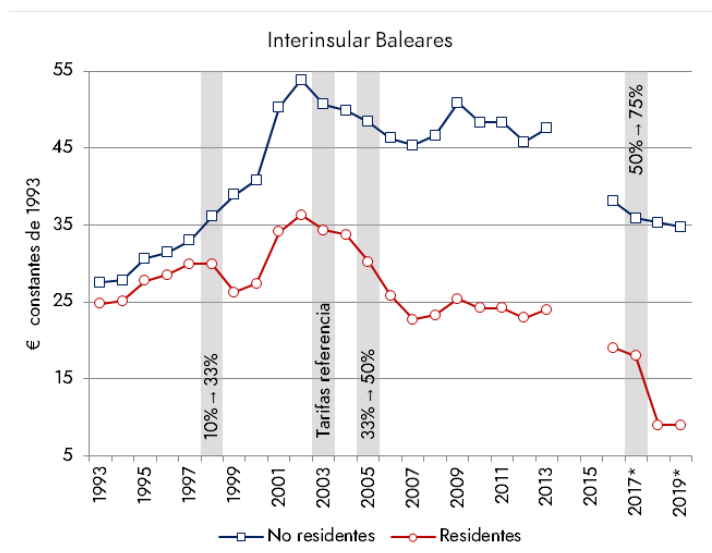
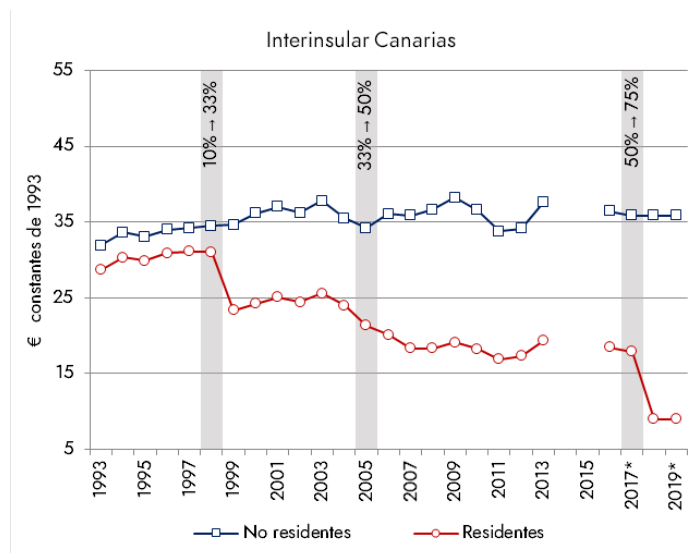
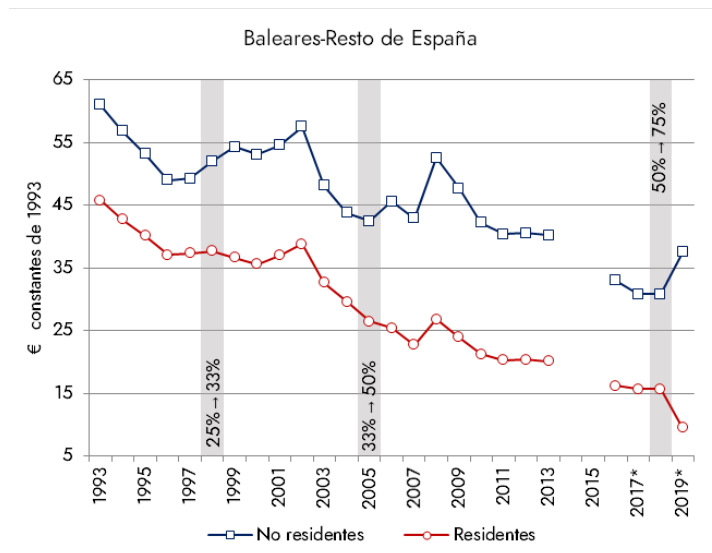
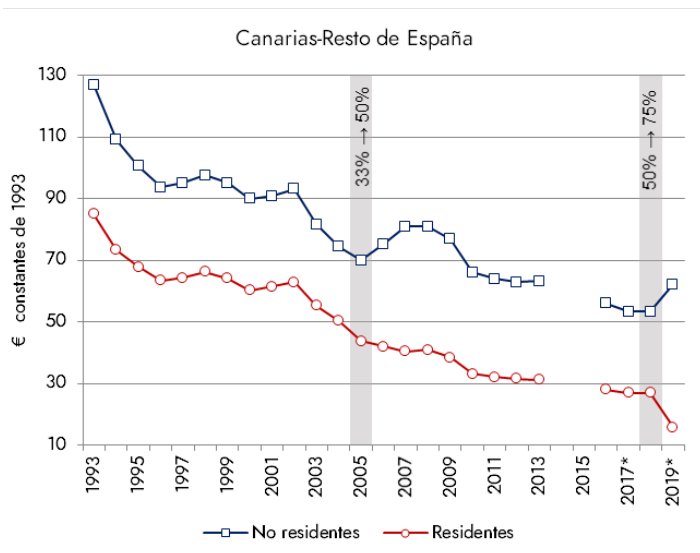
Isla de residencia	Población		Desplazamientos (cupones)			
	Habitantes	%	Resto España	%	Inter-insulares	%
El Hierro	10.449	0,5%	8.230	0,3%	64.797	2,2%
La Palma	84.366	4,2%	77.630	3,0%	384.762	13,3%
La Gomera	22.286	1,1%	14.053	0,5%	14.512	0,5%
Tenerife	859.268	43,0%	1.034.866	39,9%	780.100	27,1%
Gran Canaria	808.015	40,4%	1.126.208	43,4%	1.018.224	35,3%
Fuerteventura	89.784	4,5%	131.847	5,1%	280.447	9,7%
Lanzarote	123.483	6,2%	202.218	7,8%	340.949	11,8%
<b>CANARIAS</b>	<b>1.997.651</b>	<b>100%</b>	<b>2.595.052</b>	<b>100%</b>	<b>2.883.791</b>	<b>100%</b>
Ibiza	119.459	11,9%	452.500	15,9%	99.474	24,1%
Formentera	9.188	0,9%	31.002	1,1%	7.741	1,9%
Menorca	87.895	8,8%	321.667	11,3%	101.147	24,5%
Mallorca	784.535	78,4%	2.048.130	71,8%	204.660	49,6%
<b>BALEARES</b>	<b>1.001.077</b>	<b>100%</b>	<b>2.853.299</b>	<b>100%</b>	<b>413.022</b>	<b>100%</b>

Fuente: IBESTAT (s.f.), ISTAC (s.f.) & BOCG-CD (2014d, 2015a, 2015d, 2015f)

#### 4.3 Un impacto desigual sobre las tarifas

Como ya sabemos, el objetivo fundamental que persigue la bonificación de las tarifas aéreas que pagan los residentes en territorios no peninsulares es abaratar significativamente el coste de los desplazamientos en avión para facilitar el acceso de esta población a un modo de transporte para el que se considera que no existen alternativas viables en términos de tiempo de viaje o frecuencias ofertadas. De ahí que conocer el comportamiento de las tarifas a lo largo del tiempo es clave para evaluar el cumplimiento de dicho objetivo. La Figura 5 recoge la evolución de las tarifas medias, en términos reales o constantes (euros de 1993), para residentes y no residentes en cuatro corredores para el periodo 1993–2013, dos décadas que constituyen un lapso temporal suficientemente amplio para identificar tendencias estructurales.

Figura 5. Evolución del precio medio de las tarifas registradas en los distintos corredores (1993–2019)



**Nota:** Los datos correspondientes al periodo 2016-2019 aparecen marcados con un asterisco porque se refieren a anualidades que comienzan en julio de 2015 y terminan en junio de 2019.

Fuente: Ministerio de Fomento (2008), BOCG-CD (2014f) & AIREF (2020)

Al abordar el estudio de estas series deben tenerse en cuenta dos factores que condicionan por completo cualquier análisis. Por un lado, todas las rutas interinsulares en servicio han sido declaradas OSP, rigiendo en las mismas unas tarifas de referencia<sup>9</sup> determinadas por el Gobierno y actualizadas cada año en función de la evolución del IPC, con independencia de que se haya limitado o no el acceso a dichas rutas a un único operador. Por otro lado, como ya sabemos, la bonificación tarifaria para desplazamientos aéreos que disfrutaban los residentes ha

9 Estas tarifas de referencia pueden ser superadas en un 25 % siempre y cuando las plazas ofertadas a esos precios no superan el 50 % de la oferta total. Asimismo, las compañías también tienen la obligación de ofrecer tarifas sociales que rebajen el valor de la tarifa de referencia (BOE, 2006, 2008).

aumentado paulatinamente durante el periodo considerado y ha continuado haciéndolo posteriormente, hasta situarse en el 75 % a partir de 2018.

Lo primero que llama la atención es el desigual comportamiento que siguen las tarifas en función de la existencia o no de unos valores de referencia regulados. Mientras en las rutas interinsulares, la tarifa media mantiene una notable estabilidad desde que esa regulación entró en vigor (1998 en Canarias y 2003 en Baleares), en las rutas que conectan con la Península lo que se observa es una clara tendencia a la reducción de las tarifas medias entre 1993 y 2013, más intensa en las relaciones con Canarias (-50,1 %) que en las que afectan a Baleares (-34,1 %). De ello podría deducirse que la imposición de una tarifa de referencia dificultaría la reducción real de las tarifas, que por el contrario si se estaría produciendo en las relaciones con la Península donde esos valores de referencia no existen. Sin embargo, si nos centramos en el mercado interinsular de Baleares, puede comprobarse como la década anterior a la fijación de una tarifa de referencia, las tarifas medias crecían rápidamente en términos reales (84,2 % entre 1993 y 2003), mientras en la década posterior es cuando tiene lugar una leve reducción de las mismas (-6,1 % entre 2003 y 2013).

Para los residentes esa reducción ha sido mayor como consecuencia del aumento que ha experimentado la bonificación durante el periodo analizado. Al mantenerse estable la tarifa de referencia que establece la OSP, cualquier aumento en el porcentaje de la bonificación se traduce automáticamente en una reducción tarifaria para el residente de la que queda excluido el no residente. Ello se observa claramente en los gráficos, pues tanto en 1998 como en 2005 y en 2007, fechas en las que varió la bonificación, mientras la tarifa media pagada por los residentes descendía notablemente, la tarifa para los no residentes se mantenía estable o incluso aumentaba. Además, en el caso del mercado interinsular canario, también deben considerarse los efectos de la competencia, pues la caída generalizada de las tarifas que tiene lugar entre 2009 y 2011 puede achacarse a la pugna que mantuvieron dos operadores (Binter Canarias e Islas Airways) en las rutas con mayor tráfico, lo que propició una explosión de las tarifas promocionales que terminó rebajando las tarifas medias (Ramos Pérez, 2015). Sin embargo, la posterior irrupción en dicho mercado de Canary Fly (2012–actualidad) y Air Europa Express (2017–2019) no ha tenido reflejo alguno en las tarifas, a pesar de la sustancial reducción de precios que la primera afirma practicar en su publicidad.

En lo que respecta a las relaciones de ambos archipiélagos con el resto del país, la tendencia descendente de las tarifas no debe hacernos perder de vista la existencia de periodos en los

que se constata un alza de las mismas. Dicho incremento puede relacionarse con los incrementos de la bonificación al residente que entraron en vigor en 1998 y 2005. En la primera fecha sólo afectó a las relaciones Baleares-Península, pues se igualaba al 33 % la bonificación de los residentes baleares con la de los canarios, mientras en la segunda se aumentaba al 50 % la subvención en ambos archipiélagos. La evolución de las tarifas medias que representan los gráficos es suficientemente expresiva de lo expuesto, con un aumento de la tarifa media para los no residentes en los años posteriores a la entrada en vigor de las nuevas bonificaciones. Parece evidente que para las compañías aéreas que cubren estas rutas, el incremento de la bonificación de los residentes termina constituyendo un incentivo para incrementar las tarifas. En cierta medida ello resulta lógico si tenemos en cuenta que la demanda de los residentes es relativamente inelástica y que el aumento de la bonificación compensa sobradamente la subida tarifaria aplicada. Así, entre 2005 y 2008, fechas en las que tuvo lugar un aumento paulatino de la bonificación del 33 % al 50 %, las tarifas medias subieron en las rutas Canarias-Península un 15,6 % mientras las aplicadas a los residentes experimentaban una reducción del 6,2 %. Durante el mismo periodo, en las rutas Baleares-Península, los precios que pagaban los residentes llegaron a incrementarse el 1,2 % en a pesar del notable aumento de la bonificación, pues las aerolíneas aplicaron una subida media del 23,7 % en las tarifas del corredor.<sup>10</sup>

De esta manera, existen indicios significativos de que el aumento del subsidio estaría beneficiando más a las compañías aéreas que a los residentes, pues la subida de las tarifas les permite recibir una compensación mayor por los billetes de los residentes. Los últimos datos disponibles, publicados por la AIREF (2020), muestran como el reciente incremento de la bonificación del 50 % al 75 % está generando una dinámica similar en las conexiones de ambos archipiélagos con el resto del país. Así, entre julio de 2018 y julio de 2019, los precios medios subieron un 21,8 % en las conexiones Baleares-Península y un 16,8 % en las relaciones Canarias-Península, valores que permitían un notable margen para la reducción de la tarifa aplicada a los residentes, que cayó un 39,3 % en el primer caso y un 41,7 % en el segundo. Por tanto, el aumento de la bonificación terminó con el descenso continuado de las tarifas medias que venía observándose desde 2008, aun cuando la percepción para los residentes haya sido una

---

10 Paradójicamente, Fageda et al. (2016) han señalado que no se observan diferencias sustanciales en las tarifas establecidas por las aerolíneas después del aumento en el descuento del 33 % al 50 % de la tarifa. Esta discrepancia deriva del tipo de datos utilizados, pues dichos autores recurren a una simulación de compra de 700 billetes durante el periodo 2003–2013, mientras en este análisis se trabaja con tarifas medias que derivan del conjunto de cupones realmente volados por los residentes en todas las rutas de los distintos corredores.

disminución de los precios. En las rutas interinsulares los precios se han mantenido estables desde 2017, confirmándose la tendencia observada en periodos anteriores, lo que pone de manifiesto como la existencia de unas tarifas de referencia impide a las compañías beneficiarse de la bonificación en mayor medida que los propios residentes.

**Tabla 7. Rutas aéreas operadas entre Baleares y Canarias y el resto de España en 2018**

Intervalo tráfico	Baleares-Resto de España				Canarias-Resto de España			
	Rutas	Ejemplos	Tráfico	%	Rutas	Ejemplos	Tráfico	%
> 1.000.000	3	PMI-MAD; PMI-BCN; IBZ-BCN	5.178.650	51%	2	LPA-MAD; TFN-MAD	3.103.959	37%
500.000-999.999	2	MAH-BCN; IBZ-MAD	1.610.854	16%	2	TFN-BCN; LPA-BCN	1.097.693	13%
100.000-499.999	10	PMI-VLC; IBZ-VLC; MAH-MAD; PMI-SVQ; PMI-ALC...	2.539.925	25%	14	ACE-MAD; FUE-MAD; LPA-SVQ; TFN-SVQ; SPC-MAD...	2.719.404	33%
50.000-99.999	6	IBZ-BIO; IBZ-SVQ; MAH-BIO; PMI-ZAZ; PMI-OVD...	515.982	5%	9	LPA-SCQ; ACE-SVQ; TFN-ALC; LPA-VLC,...	671.999	8%
25.000-49.999	2	MAH-VLC; PMI-XRY	91.191	1%	13	ACE-VLC; TFN-OVD; FUE-SVQ; SPC-BCN;	420.983	5%
< 25.000	38	MAH-SVQ; PMI-SDR; IBZ-OVD...; IBZ-LEN; PMI-SLM...	295.269	3%	30	LPA-ALC; TFN-VGO,...	280.276	3%
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>		<b>10.231.871</b>	<b>100%</b>	<b>70</b>		<b>8.294.314</b>	<b>100%</b>

**Nota:** Equivalencia de códigos de aeropuertos en Anexo I

Fuente: OTLE (s.f.)

En todo caso, conviene recordar también que existen notables diferencias entre los centenares de rutas que conectan los territorios no peninsulares con el resto del país (Tabla 7), tanto en lo que respecta a la oferta de frecuencias y asientos y, por tanto, al tráfico que canalizan, como al peso de los residentes en el tráfico de cada una de ellas. De hecho, la AIREF (2020) ha constatado que el aumento de precios es mayor cuanto más propenso es un vuelo a transportar residentes, una proporción que llega a oscilar entre el 13,7 % de la ruta Fuerteventura-Bilbao y el 78,6 % del enlace Gran Canaria-Vigo.

De ahí que los valores de tarifas medias con los que hemos trabajado reflejan mejor lo que ocurre en las rutas con mayor tráfico, aquellas que superan el medio millón de pasajeros anuales, pero son mucho menos significativas respecto a lo que está ocurriendo en las rutas que se sitúan entre los 100 000 y los 400 000 pasajeros y prácticamente no pueden tomarse como referencia para conexiones con menos tráfico.

#### **4.4 Los beneficios de la bonificación: ¿una limitada difusión social?**

A la hora de formular los objetivos del programa de bonificación de las tarifas aéreas a los residentes, se alude no solo al abaratamiento del precio de los billetes sino a facilitar el acceso de la población residente al modo aéreo. Y para saber en qué medida ello se cumple, lo relevante es conocer, más que el número absoluto de desplazamientos, su distribución entre los

potenciales beneficiarios. Sin embargo, los datos obtenidos para el año 2011 presentan algunas limitaciones, pues se nos indicó que el sistema informático no permite identificar el número de residentes que se desplazaron alguna vez en avión a lo largo del año en el conjunto de relaciones origen-destino donde es posible obtener la bonificación, dato al que en cambio sí ha tenido acceso la AIREF (2020). Sí que obtuvimos esa información segmentada para cinco corredores, por lo que nuestro análisis queda condicionado a dicha circunstancia. Además, los datos recabados para los recientes informes de la CNMC (2020) y la AIREF (2020) permiten analizar la evolución de los beneficiarios entre 2011 y 2018.

Como puede observarse en la Tabla 8, al relacionar el número de beneficiarios con la población residente en cada territorio no peninsular que puede disfrutar de la bonificación, se tiene una primera aproximación a la difusión social de este programa. Las ratios que se obtienen son sumamente dispares en función de los corredores considerados: mientras más del 50 % de los residentes en Baleares realizan al menos un desplazamiento anual a la Península, esa ratio es veinte puntos inferior en el caso de los viajes de los residentes canarios fuera del archipiélago, que sin embargo tienen una presencia más destacada en las relaciones interinsulares.

**Tabla 8. Difusión social de la bonificación por corredores de rutas**

Corredor	2011			2018			Evolución 2011-2018
	Residentes	Beneficiarios	%	Residentes	Beneficiarios	%	
Canarias-Resto de España	2.126.769	575.216	27,0	2.127.685	710.440	33,4	6,3
Interinsular Canarias	2.126.769	474.206	22,3	2.127.685	605.688	28,5	6,2
Baleares-Resto de España	1.113.114	569.129	51,1	1.128.908	592.595	52,5	1,4
Interinsular Baleares	1.113.114	100.529	9,0	1.128.908	148.253	13,1	4,1
Melilla-Resto de España	78.476	27.616	35,2	86.384	30.234	35,0	-0,2

Fuente: IBESTAT (s.f.), ISTAC (s.f.), AIREF (2020),  
BOCG-CD (2014b, 2015b, 2015c, 2015e, 2015g) & CNMC (2020)

Por otro lado, la comparación entre ambos años muestra evoluciones contrastadas en función de los corredores, lo que apunta hacia un impacto diferenciado del aumento en la bonificación de las tarifas: mientras la proporción de residentes canarios que participan en la movilidad aérea durante un año ha aumentado más de seis puntos en los dos corredores considerados, los beneficiarios residentes en Baleares incrementan su participación en los viajes interinsulares (4,1 puntos) de forma más significativa que en las relaciones con el resto del país (1,4 puntos).

Finalmente, en el caso de Melilla se observa una situación excepcional, al disminuir el peso de los beneficiarios sobre el conjunto de la población residente a pesar del incremento del descuento, lo que pone de manifiesto la relevancia de otros factores en la conformación de la demanda aérea, como la renta disponible y la alternativa que representa el transporte marítimo.

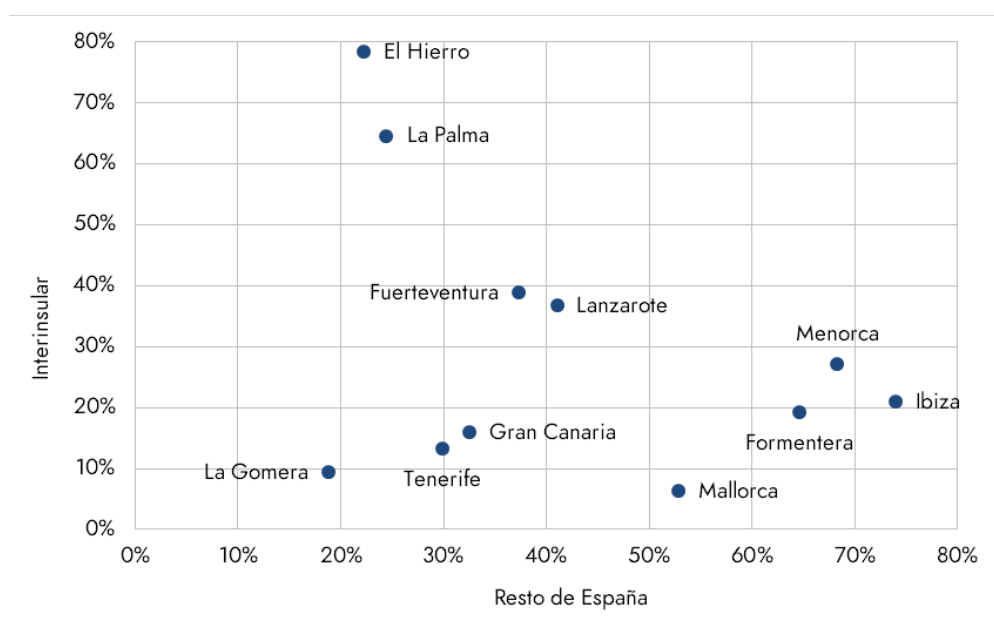
La desagregación de esos datos por islas permite observar la existencia de patrones de difusión social de la bonificación muy dispares en función del territorio y del corredor considerado. Esa combinación de variables da lugar a cuatro patrones diferentes, como puede deducirse de la lectura de la Figura 6. En primer lugar tenemos el caso de las islas periféricas occidentales del archipiélago canario, El Hierro y La Palma, donde los datos registrados muestran una elevada participación de los residentes en la movilidad interinsular canalizada por el modo aéreo, ya que entre el 65 % y el 78 % de los residentes en ambas islas se han convertido en beneficiarios de la bonificación para esos desplazamientos en 2011. Sin embargo, el porcentaje se reduce drásticamente al analizar las relaciones con la Península, obteniéndose los valores más bajos de todos los territorios analizados, participando menos del 25 % de los residentes en esa movilidad con el resto del país. En este grupo podríamos incluir también la isla de La Gomera, pues los bajos valores de movilidad interinsular se deben a la trascendencia del barco en dichas relaciones.<sup>11</sup>

Las tres islas periféricas del archipiélago balear presentan una situación diametralmente opuesta, registrándose los valores más elevados de participación de los residentes en las relaciones con la Península, ya que entre el 65 % y el 74 % de los mismos cuenta con algún desplazamiento en este corredor. Sin embargo, los beneficiarios de las rutas interinsulares no llegan a superar en ningún caso el 30 % de los residentes que podrían optar a la bonificación. Ello coincide con la hipótesis ya planteada anteriormente sobre la influencia que ejerce Barcelona sobre estas tres islas en clara competencia con Palma, la capital regional, lo que reduce la trascendencia de las conexiones interinsulares. A ello debe unirse otro factor, pues en Ibiza y Formentera la población residente con derecho a bonificación nacida en otra región alcanza valores muy superiores a la media registrada en el conjunto de ambos archipiélagos (Tabla 9).

---

11 La tardía construcción del aeropuerto, inaugurado en 1999, su ubicación excéntrica respecto a la capital insular, principal núcleo habitado de la isla y su cercanía a Tenerife han favorecido la primacía del transporte marítimo, convirtiendo al puerto de San Sebastián de La Gomera en uno de los de mayor tráfico de pasajeros del país.

Figura 6. Proporción de residentes beneficiarios de la bonificación según isla de empadronamiento y tipo de desplazamiento en 2011



Fuente: IBESTAT (s.f.), ISTAC (s.f.) & BOCG-CD (2014c, 2014g; 2015c, 2015e)

Tabla 9. Población residente con derecho a bonificación según lugar de nacimiento en 2011

Isla de residencia	Lugar de nacimiento						
	Total	Canarias o Baleares	%	Resto de España	%	Extranjero	%
El Hierro	10.449	7.621	72,9%	665	6,4%	2.163	20,7%
La Palma	84.366	67.635	80,2%	4.126	4,9%	12.605	14,9%
La Gomera	22.286	17.147	76,9%	995	4,5%	4.144	18,6%
Tenerife	859.268	656.953	76,5%	69.117	8,0%	133.198	15,5%
Gran Canaria	808.015	684.917	84,8%	58.554	7,2%	64.544	8,0%
Fuerteventura	89.784	50.482	56,2%	17.630	19,6%	21.672	24,1%
Lanzarote	123.483	77.820	63,0%	20.483	16,6%	25.180	20,4%
<b>CANARIAS</b>	<b>1.997.651</b>	<b>1.562.575</b>	<b>78,2%</b>	<b>171.570</b>	<b>8,6%</b>	<b>263.506</b>	<b>13,2%</b>
Ibiza	119.459	54.273	45,4%	40.677	34,1%	24.509	20,5%
Formentera	9.188	3.840	41,8%	2.912	31,7%	2.436	26,5%
Menorca	87.895	55.219	62,8%	21.493	24,5%	11.183	12,7%
Mallorca	784.535	483.647	61,6%	180.128	23,0%	120.760	15,4%
<b>BALEARES</b>	<b>1.001.077</b>	<b>596.979</b>	<b>59,6%</b>	<b>245.210</b>	<b>24,5%</b>	<b>158.888</b>	<b>15,9%</b>

Fuente: Explotación del Padrón Municipal de Habitantes a partir del ISTAC (s.f.) y el IBESTAT (s.f.)



Esos residentes no nacidos en Baleares tendrán una mayor propensión a viajar a la Península lo que ayuda a incrementar la presencia de beneficiarios de estas islas en dichas conexiones. Precisamente El Hierro, La Palma y La Gomera son las islas con menor presencia relativa de españoles nacidos fuera de Canarias, lo que siguiendo el mismo razonamiento también contribuye a explicar la menor difusión de los desplazamientos a la Península entre los residentes de estas tres islas canarias (Tabla 9). Es verdad que esta relación no se verifica en el caso de Menorca, pero aquí la mayor intensidad de la ligazón funcional con Barcelona es suficiente para que las relaciones con la Península dominen la movilidad aérea de los residentes menorquines.

Las restantes islas se encuentran en una situación intermedia, si bien puede distinguirse claramente entre Lanzarote y Fuerteventura y el grupo compuesto por las tres islas centrales, Mallorca, Tenerife y Gran Canaria. Los residentes de estas últimas presentan los valores más reducidos de participación en la movilidad interinsular, de tal forma que solo entre el 6 % y el 16 % de la población con derecho al descuento se desplaza entre islas. Estas cifras se elevan significativamente cuando se analizan las relaciones con el resto del país, pero solo en Mallorca más del 50 % de la población residente se ha desplazado a algún destino peninsular, mientras en Tenerife y Gran Canaria varían entre el 30 % y el 32,5 %. En los tres casos estas cifras son inferiores a las observadas en Ibiza, Menorca y Formentera, superando también Lanzarote y Fuerteventura a las dos islas capitalinas de Canarias. El papel central de estas tres islas en la economía de los archipiélagos explica que el número de residentes que realizan desplazamientos interinsulares sea muy inferior en términos relativos al de las islas periféricas. La notable dotación de servicios y diversidad de actividades económicas de esas tres islas también reduce las necesidades de movilidad exterior. Finalmente, la baja proporción de residentes nacidos en la Península con derecho a la bonificación que viven en Gran Canaria (7,2 %) y Tenerife (8,0 %) frente a la cifra muy superior observada en Mallorca (23 %) pueden explicar la diferencias observadas en los desplazamientos a la Península.

La profunda transformación de la estructura económica de Lanzarote y Fuerteventura durante las últimas cuatro décadas como consecuencia de su especialización turística ha aproximado el comportamiento de sus residentes al de las islas periféricas de Baleares. Aunque la dependencia funcional de las islas centrales del archipiélago canario se mantiene y no puede ser sustituida por un nodo exterior, se ha atenuado notablemente, en parte debido a la diversificación de la oferta de servicios asociada al crecimiento económico y demográfico. Asimismo, este aumento demográfico ha dado lugar al incremento de la población nacida en otras regiones del país, alcanzando los porcentajes más elevados de toda Canarias (16,6 % en Lanzarote y 19,6 % en

Fuerteventura) y explicando que sea entre los residentes en ambas islas donde se encuentre en este archipiélago una mayor propensión a desplazarse a la Península.

#### 4.5 La estratificación de los beneficiarios: una acusada polarización

Al desigual uso que los residentes en los territorios no peninsulares hacen de la bonificación debemos añadir que los beneficiarios de la misma están lejos de constituir un grupo homogéneo al considerar el número de desplazamientos que realizan a lo largo de un año. Así lo demuestra la estratificación de los beneficiarios que hemos podido realizar para los residentes en Canarias (Tabla 10), con datos derivados tanto de las respuestas obtenidas del Gobierno como de las intervenciones en sede parlamentaria durante el año 2012 de la entonces Ministra de Fomento, Ana Pastor.

Tabla 10. Distribución de los beneficiarios residentes en Canarias según cupones utilizados por corredores en 2011

A. Trayectos interinsulares Canarias				
Cupones volados	Beneficiarios		Desplazamientos	
	número	%	número	%
1 a 2	235.793	49,7%	439.955	15,3%
3 a 4	88.798	18,7%	774.432	26,9%
Más de 5	149.615	31,6%	1.669.404	57,9%
<b>TOTAL</b>	<b>474.206</b>	<b>100%</b>	<b>2.883.791</b>	<b>100%</b>
B. Trayectos Canarias-Resto de España				
Cupones volados	Beneficiarios		Desplazamientos	
	número	%	número	%
1 a 2	281.076	48,9%	518.268	20,0%
3 a 4	131.834	22,9%	491.796	19,0%
Más de 5	162.306	28,2%	1.584.988	61,1%
<b>TOTAL</b>	<b>575.216</b>	<b>100%</b>	<b>2.595.052</b>	<b>100%</b>

Fuente: DSCD (2012) & DGAC (2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2014e; 2015a, 2015b)

Aproximadamente la mitad de los beneficiarios realiza un máximo de un viaje de ida y vuelta al año (dos cupones), tanto en las conexiones interinsulares (49,7%) como en las relaciones Canarias-Península (48,9%). Si a estos beneficiarios añadimos los que efectúan un segundo viaje anual de ida y vuelta, resulta que más de las dos terceras partes de los beneficiarios (68,4% en el primer corredor y 71,8% en el segundo) presentan un patrón de movilidad aérea poco

intenso, limitado a cuatro vuelos anuales en avión. Sin embargo, los desplazamientos imputables a ese tipo de beneficiarios están lejos de suponer una proporción equivalente, situándose en el 42 % en las rutas interinsulares y en el 39 % en las Canarias-Península.

Ello pone de manifiesto que una minoría de beneficiarios acapara la mayor parte de los desplazamientos y, por tanto, una mayor proporción del presupuesto destinado a la bonificación. De hecho, en las relaciones interinsulares, los beneficiarios restantes, el 31,6%, realizan cinco o más vuelos al año, lo que les lleva a concentrar casi el 58% de los desplazamientos subvencionables; en las relaciones Canarias-Península la polarización es mayor, porque una proporción aún menor de beneficiarios, el 28,2 %, es responsable de esos cinco o más vuelos al año, aglutinando el 61,1 % de los desplazamientos bonificados. En todo caso, la polarización se acentúa en ambos corredores a medida que definimos intervalos de beneficiarios que realizan un mayor número de viajes anuales. Así, la propia Ana Pastor, en las comparecencias antes citadas, señaló que en 2011 la DGAC había detectado que 1.809 beneficiarios, el 0,4 % del total, eran responsables de más de 30 viajes interinsulares de ida y vuelta, lo que implicaba que habían recibido más de 5 millones de euros en subvenciones por sus desplazamientos, un 8,3 % del presupuesto ejecutado ese año. Ello significaba que este grupo beneficiarios, que responden a un perfil hipermóvil, habrían recibido 2783 € de subvención per cápita, cuando la media para las rutas interinsulares se situaba en 127 €.

El reciente estudio elaborado por la AIREF (2020) no solo corrobora la permanencia de esta polarización en una fecha tan reciente como el año 2018, donde el aumento de la bonificación de la tarifa al 75 % ya surtía efecto en todos los corredores, sino que además demuestra que es extensible a los desplazamientos de los residentes en Baleares y en Melilla. Además, al cruzar los datos de los beneficiarios con los de su renta se ha podido constatar algo que ya se intuía desde el año 2011: la existencia una reducida equidad en el reparto de las bonificaciones independientemente del tipo de corredor analizado. El 20 % de los beneficiarios con rentas más altas (Q5) concentra en todos los corredores más del 40 % del monto total de las bonificaciones, siendo especialmente llamativo el caso de las relaciones Canarias-Península, donde ese valor alcanza prácticamente el 50 % (Tabla 11). Es en ese corredor donde se constata la existencia de un reparto más desigual, pues un análisis más detallado revela que el 10 % más rico acumula el 35 % de la bonificación, proporción que supera en cinco puntos porcentuales el montante concentrado por el 60 % de los beneficiarios con rentas más bajas (Q1, Q2 y Q3). A pesar de lo significativas que resultan estas desigualdades, la equidad en el reparto de las bonificaciones es aún menor de lo que sugieren los datos de la Tabla 11, pues debemos considerar que la AIREF

(2020) ha estimado que el 53 % de los residentes en Canarias y un 47 % de los residentes en Baleares no realizó ningún desplazamiento en avión durante 2018. De ahí que, según los cálculos de la propia AIREF, el 10 % de los residentes canarios concentraría el 63% de las bonificaciones para desplazamientos aéreos interinsulares o con la Península otorgadas ese año, cifra que se reduce al 59 % en el caso de los residentes baleares.

**Tabla 11. Distribución de las bonificaciones entre los beneficiarios según quintiles de renta en 2018**

<b>Renta (quintiles)</b>	<b>Canarias-Península</b>	<b>Baleares-Península</b>	<b>Interinsular Canarias</b>	<b>Interinsular Baleares</b>
Q1 (20% renta más baja)	8,5	9,8	8,5	8,4
Q2	9,1	11,4	11,2	11,4
Q3	12,7	15,1	15,4	15,7
Q4	19,9	21,2	22,1	23,0
Q5 (20% renta más alta)	49,8	42,4	42,8	41,5

Fuente: AIREF (2020)

Estos datos son especialmente relevantes de cara a una posible reforma del sistema de bonificaciones cuyo diseño preste más atención a la variable equidad. Y es que no solo se observa una baja proporción de beneficiarios sobre el total de residentes, sino que además existe una clara estratificación de los mismos, con una minoría de viajeros frecuentes que concentra una elevadísima proporción de los desplazamientos bonificados y, por tanto, del presupuesto destinado a tal efecto.

## **5 Discusión y conclusiones**

Transcurridos casi sesenta años del inicio de la política de reducción de las tarifas aéreas a los residentes en territorios no peninsulares, se ha tenido que esperar hasta abril y julio de 2020 para que dos organismos oficiales presenten una primera aproximación a la contribución de estas bonificaciones al objetivo que formalmente persiguen: abaratar el coste de los desplazamientos en avión de los residentes para facilitar su acceso al modo aéreo. Los casi 680 millones de euros que al cierre del ejercicio 2019 consumió esta partida presupuestaria exigen, a nuestro juicio, un mejor seguimiento del funcionamiento del programa así como una mayor transparencia respecto a la abundante información estadística derivada de la gestión de la bonificación. Existe un notable interés académico por estudiar la cuestión pero la negativa a

facilitar el acceso a los datos ha lastrado hasta ahora la existencia de trabajos que no solo permitan conocer mejor los resultados de la bonificación sino que puedan contribuir con propuestas de mejora en el diseño de esta política. Con la excepción de los informes mencionados, este artículo es la primera aportación académica que accede a un conjunto amplio de datos derivados de los ficheros informáticos que la DGAC utiliza para gestionar el programa. Sin embargo, en análisis de los resultados obtenidos a través de preguntas parlamentarias está completamente condicionado por la antigüedad de los datos suministrados, su limitada amplitud temporal y la imposibilidad de resolver ciertas dudas metodológicas sobre la extracción de los datos facilitados. A pesar de ello, el análisis de las páginas anteriores ofrece un conjunto de resultados complementarios de los informes de la CNMC (2020) y la AIREF (2020), relevantes de cara a la evaluación del programa y a su posible reforma.

En lo que respecta a la evolución de las tarifas aéreas, aunque los datos muestran que los residentes pagaban en 2013, en términos reales, precios inferiores a los del año 1993, esa reducción ha sido muy inferior en las tarifas que pagan los no residentes, llegando incluso a aumentar en el caso de los vuelos interinsulares de ambos archipiélagos. Además, en las rutas que conectan Canarias y Baleares con el resto del país, también se observa como las compañías tienden a aumentar sus tarifas tras un aumento de la bonificación, consiguiendo así una transferencia de renta mayor que la prevista, fundamentada en el carácter relativamente inelástico de la demanda de los residentes. De hecho, ello está ocurriendo actualmente tras el aumento de la subvención del 50 % al 75 %, como indican las cifras apuntadas por la AIREF (2020). Aparte de los beneficios extraordinarios que ello aportaría a las compañías, el incremento de las tarifas para los no residentes resulta especialmente lesivo para aquellos originarios de territorios no peninsulares que ahora residen en la Península y que por tanto no pueden disfrutar de la bonificación, pero siguen manteniendo una relación familiar con su región de origen, por lo que sus desplazamientos se encarecen notablemente, especialmente coincidiendo con picos de demanda. En todo caso, se trata de datos agregados por corredores que deben interpretarse con mucha cautela dadas las notables diferencias que existen entre las múltiples rutas que integran la base de datos.

En cuanto a la movilidad aérea de los residentes, los datos analizados muestran con notable claridad la estrecha relación entre su patrón de desplazamientos y las relaciones funcionales existentes entre territorios. También indican la existencia de marcadas diferencias en el acceso a los viajes en avión según los territorios y los tipos de conexiones consideradas. Así, la bonificación permite que los residentes en las islas periféricas de Canarias accedan

mayoritariamente a los vuelos interinsulares, lo que es relevante dadas las limitaciones existentes en algunos de los servicios que se prestan en dichas islas. Ocurre algo similar con los residentes en Ibiza y Menorca y sus desplazamientos al resto del país. Sin embargo, ello no debe hacernos perder de vista que una elevada proporción de residentes en estos territorios no se desplaza en avión ni una sola vez a lo largo del año. Si en el año 2011, cuando existía una rebaja del 50 % en el precio del billete, únicamente el 27 % de los residentes canarios se desplazaba en alguna ocasión al resto del país, en 2018, tras ascender la bonificación al 75 %, esa cifra se situaba en el 33,4 %. De ahí que convenga cuestionarse si la bonificación está respondiendo adecuadamente al objetivo para el que fue diseñada y que resulte pertinente preguntarse si hay residentes en territorios no peninsulares que teniendo necesidad de desplazarse no pueden hacerlo. Las cifras anteriores evidencian que por muy elevada que sea la bonificación, solo pueden participar de la movilidad aérea quienes tienen un cierto poder adquisitivo, porque un desplazamiento implica otros gastos como alojamiento o manutención que terminan encareciendo notablemente el viaje. Teniendo en cuenta que en 2018 el 32,1 % de los hogares en Canarias se encontraba en situación de riesgo de pobreza, 10,6 puntos por encima de la media nacional (INE, 2019), ello excluye automáticamente de la movilidad aérea a una proporción significativa de la población. De hecho, la correlación entre renta y movilidad aérea es ampliamente conocida. Por ejemplo, en el programa de continuidad territorial gestionado la administración regional de La Reunión, donde la renta es un criterio para el acceso a las ayudas, se observó que al aumentar el umbral de renta familiar que permite acceder a las ayudas, pasando de 11 720 € a 26 030 €, el número de beneficiarios prácticamente se duplicó (Cour des Comptes, 2019).

La acentuada estratificación de los viajes en avión de los residentes existente está estrechamente relacionada con esta cuestión. No sólo una minoría es la que hace uso de la bonificación, sino que además los desplazamientos están muy polarizados, de tal manera que unos pocos dentro de esa minoría concentran la mayor parte de los viajes y, por tanto, del montante total de la bonificación. Por otro lado, es probable que la notable repercusión política y mediática que se le otorga a esta cuestión, al menos en Canarias, esté relacionada con dicha estratificación. Si entre quienes viajan y se benefician de la bonificación se encuentran sobrerrepresentados quienes integran las clases sociales con mayor capacidad de influencia política y económica del archipiélago, no es extraño que aquello que tenga que ver con esta política se presente como si tuviese una enorme trascendencia social, cuando realmente la inmensa mayoría de la población

tiene un acceso limitado a los viajes en avión, al menos en lo que respecta a las conexiones con la Península.

Dado que dicha estratificación continúa en el momento actual, a pesar de la bonificación haber ascendido al 75%, resulta perentorio reflexionar sobre la conveniencia de continuar incentivando la movilidad aérea de ciertos segmentos de la población. Por un lado, puede argumentarse que este ha sido un modelo adecuado para reducir los efectos económicos negativos que pudieran derivarse de la insularidad y lejanía respecto al continente europeo, pues tal y como señala la AIREF (2020), los residentes en Gran Canaria, Tenerife y Mallorca tienen actualmente costes generalizados de transporte con el resto del país bajos en relación con los de quienes viven en otras provincias españolas, lo que puede relacionarse la elevada conectividad aérea de estas islas. Y esa amplia diversidad de rutas y notable oferta de frecuencias y asientos de los aeropuertos insulares no se explica únicamente por la demanda turística de los peninsulares sino por la existencia de una demanda local capaz de multiplicar sus desplazamientos gracias a unos precios relativamente bajos.

Sin embargo, ello no nos debe hacer perder de vista que utilizar 680 millones de euros para bonificar los billetes de avión de un número reducido de beneficiarios, entre los que se encuentran los de mayor poder adquisitivo de estos territorios, no hace sino reforzar las desigualdades existentes en el seno de dichas sociedades, al incentivar la movilidad de una parte de la población que podría efectuar algunos de esos viajes sin necesidad alguna de recurrir a la bonificación. Es decir, la bonificación puede estar induciendo el incremento de los viajes en avión de los residentes con mayor poder adquisitivo, lo que en un contexto de crisis ambiental sería algo totalmente opuesto a una transición ecológica socialmente justa. De ahí que sea el momento adecuado para plantear una reforma del modelo de bonificaciones que aborde tanto la cuestión de las tarifas como de una mayor equidad social en la distribución de la bonificación.

Para el primer aspecto no hay ninguna solución sencilla teniendo en cuenta que la bonificación puede aplicarse sobre cualquier ruta interna. Podría imponerse una OSP abierta con tarifas de referencia, similar a la que rige en los vuelos interinsulares, sobre aquellas rutas que canalizan la mayor parte del tráfico. O únicamente sobre algunas rutas consideradas esenciales pero con reducido tráfico, operadas en régimen monopolístico y donde los aumentos tarifarios pueden haber sido más significativos, de forma similar a lo que se ha hecho en la ruta Menorca-Madrid. Podría también optarse por un modelo similar al portugués, definiendo el valor máximo que

pagará un residente en un desplazamiento al resto del país, cubriendo la bonificación la diferencia con la tarifa que determinen las aerolíneas, aunque aquí la captura de rentas por parte de las compañías es bastante plausible. También sería deseable reforzar el papel de los organismos de regulación del mercado para facilitar su actuación en los momentos en los que tienen lugar incrementos de tarifas completamente injustificados. En el caso de los vuelos interinsulares también convendría actuar rebajando las actuales tarifas de referencia, pues su actualización anual en función del IPC combinada con el aumento de la bonificación, termina disparando el montante de las compensaciones que reciben las compañías áreas que explotan estos mercados. Ello da lugar situaciones paradójicas, como la del principal operador del mercado interinsular en Canarias, que tras su privatización practicó una agresiva estrategia de reducción de los costes laborales (Ramos Pérez, 2015) mientras las tarifas interinsulares de referencia se mantenían estables gracias a la actualización anual estipulada, lo que ha propiciado un crecimiento constante de sus beneficios que ha dado lugar a una notable expansión de su operativa (Blanco, 2018).

Para el segundo aspecto, existen diferentes fórmulas cuyo efecto sería inmediato. Quizás lo más sencillo de aplicar sería el establecimiento de un número máximo de desplazamientos en avión que podrían bonificarse cada año, con lo que se dejaría de sufragar con dinero público determinados comportamientos hipermóviles, especialmente contaminantes y vinculados a personas con rentas altas. Siguiendo el modelo francés, se podrían definir diferentes cuantías de bonificación en función de tramos de renta familiar disponible previamente definidos. Aquí la aplicación práctica es más compleja si el procedimiento no puede automatizarse, pero sería una forma clara de conseguir una distribución más equitativa de las ayudas.

**Agradecimientos:** Esta investigación se integra en el proyecto "Saturación turística en destinos costeros españoles. Estrategias de decrecimiento turístico", financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (referencia RTI2018-094844-B-C31; periodo 2019-2022).

**Declaración responsable:** El autor declara que no existe ningún conflicto de interés con relación a la publicación de este artículo.



## Bibliografía

Adam, L., Bassire, N., Michel, M., & Sanquercostes, N. (2019). *Continuité territoriale dans les outre-mer* (Information report n° 2289). Paris: Assemblée Nationale. Retrieved from [http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/dossiers/alt/continuite\\_territoriale\\_outre-mer](http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/dossiers/alt/continuite_territoriale_outre-mer)

AENA (s.f.). *Servidor estadístico*. Retrieved from <http://www.aena.es/es/corporativa/estadisticas-traffic-aereo.html>

AENA (2019). *Guía de tarifas 2019 (noviembre)*. Madrid: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Retrieved from <http://www.aena.es/csee/ccurl/713/497/Guia-tarifas-noviembre-2019-Ed7.pdf>

Afonso, L. (1985). Geografía Comarcal: La Palma, La Gomera, El Hierro, Lanzarote, Fuerteventura. In L. Afonso (Dir.), *Geografía de Canarias* (vol. 4). Santa Cruz de Tenerife: Interinsular Canaria.

AIREF (2020). *Evaluación del gasto público 2019. Infraestructuras de transporte*. Madrid: Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

Allroggen, F., Malina, R., & Lenz, A.-K. (2013). Which factors impact on the presence of incentives for route and traffic development? Econometric evidence from European airports. *Transportation Research Part E*, 60, 49-61. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.09.007>

Amato, G. (2020, January 3). Caro voli in Sicilia, 25 milioni di euro in finanziaria per gli sconti sui biglietti. *La Repubblica*. Retrieved from [https://palermo.repubblica.it/cronaca/2020/01/03/news/caro\\_voli\\_in\\_sicilia\\_25\\_milioni\\_di\\_euro\\_in\\_finanziaria\\_per\\_gli\\_sconti\\_sui\\_biglietti-244868905/?refresh\\_ce](https://palermo.repubblica.it/cronaca/2020/01/03/news/caro_voli_in_sicilia_25_milioni_di_euro_in_finanziaria_per_gli_sconti_sui_biglietti-244868905/?refresh_ce).

Andreani, J.-L. (1999). *Comprendre la Corse*. Paris: Gallimard

Angelopoulos, J., Chlomoudis, C., Christofas, P., & Papadimitriou, S. (2013). Cost Assessment of Sea and Air Transport PSO Services: The Case of Greece. *International Journal of Maritime, Trade & Economic Issues*, 1(2), 3-49.

Banco Mundial (2008). *Informe sobre el desarrollo mundial 2009: Una nueva geografía económica*. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

Blanco, Y. (2018, March 31). Binter crece un 20% y se consolida en África. *Expansión*. Retrieved from <https://www.expansion.com/empresas/transporte/2018/03/30/5abe1636468aeb28088b45fc.html>

BOC (Boletín Oficial de Canarias) (2017). DECRETO 196/2017, de 4 de agosto, de modificación del Decreto 222/2000, de 4 de diciembre, por el que se establece el régimen de bonificaciones al transporte marítimo interinsular e insular de viajeros residentes en Canarias. BOC n° 153 de 9 de agosto de 2017. Retrieved from <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2017/153/001.html>

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014a). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos con derecho al descuento por residencia contabilizados durante los años 2000 a 2013 entre Canarias y el resto de España* (pregunta n° 184/0492006), Boletín n° 472 (serie D), pp. 349-350.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014b). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de personas con derecho al descuento por residencia que ha volado durante los años 2000 a 2013 entre Canarias y el resto de España* (pregunta n° 184/049204), Boletín n° 472 (serie D), pp. 350-351.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014c). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de personas con derecho al descuento por residencia que ha volado entre Canarias y el resto de España durante los años 2000 a 2013, desagregados por municipios de residencia* (pregunta n° 184/049206), Boletín n° 472 (serie D), pp. 351-355.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014d). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos entre Canarias y el resto de España realizados por las personas con derecho al descuento por residencia durante los años 2000 a 2013, desagregados por municipio de residencia* (pregunta n° 184/049210), Boletín n° 472 (serie D), pp. 360-364.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014e). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de personas con derecho al descuento por residencia que ha volado entre Canarias y el resto de España durante los años 2000 a 2013, desagregadas según el número de viajes de ida y vuelta efectuados cada año en distintos intervalos, así como porcentaje del presupuesto destinado a la subvención de los billetes*

que corresponde a cada tramo (pregunta n° 184/049211), Boletín n° 472 (serie D), pp. 364-365.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014f). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre presupuesto anual destinado a la subvención de billetes aéreos para ciudadanos residentes en Canarias, Baleares y Melilla entre 1993 y 2013* (pregunta n° 184/049219), Boletín n° 490 (serie D), pp. 228-230.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2014g). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de personas con derecho al descuento por residencia que ha volado tanto en rutas interinsulares canarias como entre Canarias y el resto de España durante los años 2000 a 2013, desagregados por municipios de residencia* (pregunta n° 184/049209), Boletín n° 472 (serie D), pp. 356-360.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015a). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos en rutas interinsulares canarias realizados por personas con derecho al descuento por residencia durante los años 2008 a 2013* (pregunta n° 184/065922), Boletín n° 618 (serie D), pp. 307-309.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015b). *Contestación a don José Luis Centella Gómez (GIP) sobre número de beneficiarios del descuento al residente, que han volado en rutas interinsulares canarias, a lo largo de los años 2000 a 2013, desagregados por años y por cupones de vuelo utilizados* (pregunta n° 184/065923), Boletín n° 618 (serie D), pp. 309-310.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015c). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de beneficiarios del descuento de residentes, identificados individualmente mediante sus documentos de identidad, que han volado en rutas interinsulares a Baleares durante los años 2008 a 2013* (pregunta n° 184/066265), Boletín n° 618 (serie D), pp. 424-425.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015d). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos en rutas interinsulares a Baleares realizados por personas con derecho al descuento por residencia en los años 2008 a 2013* (pregunta n° 184/066266), Boletín n° 618 (serie D), pp. 426-427.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015e). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de beneficiarios del descuento de residente, identificados individualmente mediante sus documentos de identidad, que han volado entre las islas Baleares y el resto del país en los años 2008 a 2013* (pregunta nº 184/066267), Boletín nº 618 (serie D), pp. 427-429.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015f). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos entre las islas Baleares y el resto del país realizados por personas con derecho al descuento por residencia en los años 2008 a 2013* (pregunta nº 184/066268), Boletín nº 618 (serie D), pp. 429-430.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015g). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de beneficiarios del descuento de residente que han volado entre Melilla y resto del país en los años 2008 a 2013* (pregunta nº 184/066269), Boletín nº 618 (serie D), p. 431.

BOCG-CD (Boletín Oficial de las Cortes Generales-Congreso de los Diputados) (2015h). *Contestación a don Gaspar Llamazares Trigo (GIP) sobre número de desplazamientos aéreos entre Melilla y resto del país realizados por personas con derecho al descuento por residencia durante los años 2008 a 2013* (pregunta nº 184/066270), Boletín nº 618 (serie D), p. 431.

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1960). *Ley 118/1960, de 22 de diciembre, por la que se otorga una subvención al tráfico aéreo interior con las Islas Canarias*. BOE nº 308 de 24 de diciembre de 1960, pp. 17.669-17.670. Retrieved from [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1960-19496](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1960-19496)

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1962). *Decreto-Ley 22/1962, de 14 de junio, sobre subvención a los enlaces aéreos con las Provincias de Canarias, Ifni y Sahara Español*. BOE nº 143 de 15 de junio de 1962, p. 8.224. Retrieved from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1962-11073>

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1963). *Orden de 6 de junio de 1963 por la que se aprueban las tarifas de pasaje para los trayectos Península-Canarias y Canarias-Península de las líneas de Comunicaciones Marítimas de Soberanía*. BOE nº 145 de 18 de junio de 1963, p. 9.707-9.709. Retrieved from [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1963-13847](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1963-13847)

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1972). *Orden sobre aumento de las tarifas de transporte aéreo interior*. BOE n° 251, de 19 de octubre de 1972, p. 18.586. Retrieved from <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1972-1489>

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1979). *Orden de 2 de julio de 1979 por la que se autoriza la elevación de tarifas en los servicios aéreos regulares para la red interior*. BOE n° 158 de 3 de julio de 1979, p. 15.146 a 15.146. Retrieved from [https://www.boe.es/eli/es/o/1979/07/02/\(7\)](https://www.boe.es/eli/es/o/1979/07/02/(7))

BOE (Boletín Oficial del Estado) (1981). *Ley 46/1981, de 29 de diciembre, relativa a desplazamiento a la Península de los residentes en las islas Baleares*. BOE n° 312, de 30 de diciembre de 1981, p. 30.463. Retrieved from <https://www.boe.es/eli/es/l/1981/12/29/46>

BOE (Boletín Oficial del Estado) (2001). *Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla*. BOE n° 300 de 15 de diciembre de 2001. Versión consolidada Retrieved from <https://www.boe.es/eli/es/rd/2001/11/30/1316/con>

BOE (Boletín Oficial del Estado) (2006). *Resolución de 21 de julio de 2006, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de junio de 2006, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Islas Canarias*. BOE n° 178 de 27 de julio de 2006. Retrieved from [https://www.boe.es/eli/es/res/2006/07/21/\(2\)](https://www.boe.es/eli/es/res/2006/07/21/(2))

BOE (Boletín Oficial del Estado) (2008). *Orden FOM/1085/2008, de 7 de abril, por la que se sustituye el sistema de tarifas máximas por tarifas de referencia en las obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas de Baleares*. BOE n° 95 de 19 de abril de 2008. Retrieved from <https://www.boe.es/eli/es/o/2008/04/07/fom1085>

BOIB (Butlletí Oficial de les Illes Balears) (2019). *Decret 20/2019, de 15 de març, pel qual es regula la bonificació en les tarifes dels serveis regulars de transport marítim interinsular per a les persones residents a la comunitat autònoma de les Illes Balears*. BOIB n° 35 de 16 de març de 2019. Retrieved from <http://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2019/35/1029478>

Bratcher, M. (2018). *Air Discount Scheme – Public Service Obligations for Air Services*. Documento discutido en el grupo de trabajo Air Departure Tax Highlands and Islands (10 octubre 2018). Inverness: Gobierno de Escocia. Retrieved

from <https://www.gov.scot/publications/adt-highlands-and-islands-working-group-papers-october-2018>

Bråthen, S. (2010). Deciding upon the right amount of air transport services in remoter regions - Key issues. In G. Williams & S. Bråthen (Eds), *Air Transport Provision in Remoter Regions* (pp. 7-20). London: Ashgate. <https://doi.org/10.4324/9781315566368>

Bråthen, S., & Halpern, N. (2012). Air transport service provision and management strategies to improve the economic benefits for remote regions. *Research in Transportation Business and Management*, 4, 3–12. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.06.003>

Calzada, J., & Fageda, X. (2012). Public Services Obligations in the Airline Market: Lessons from Spain. *Review of Industrial Organization*, 40(4), 291-312. <https://doi.org/10.1007/s11151-011-9331-7>

Calzada, J., & Fageda, X. (2014). Competition and Public Service Obligations in European Aviation Markets. *Transportation Research A*, 70, 104-116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.009>

CNMC (2020). *Estudio sobre el impacto de las bonificaciones en los precios de los billetes aéreos en territorios no peninsulares* (E/CNMC/005/18). Madrid: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Comisión Europea (2017). *Séptimo informe sobre la cohesión económica, social y territorial*. Luxemburg: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. Retrieved from [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/es/information/publications/reports/2017/7th-report-on-economic-social-and-territorial-cohesion](https://ec.europa.eu/regional_policy/es/information/publications/reports/2017/7th-report-on-economic-social-and-territorial-cohesion)

Costes, J. (2019). *Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires* (Information report n° 734). Paris : Sénat. Retrieved from <https://www.senat.fr/notice-rapport/2018/r18-734-notice.html>

Cour des Comptes (2018). *Office des transports de la Corse* (Report of final observations). Bastia: Chambre régionale des comptes de Corse. Retrieved from <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/office-des-transportes-de-la-corse-ajaccio-corse-du-sud-0>

Cour des Comptes (2019). *Région de La Réunion - Dispositif d'aide à la continuité territoriale* (Report of final observations). Saint-Denis: Chambre régionales des comptes La Réunion-Mayotte.

Retrieved from <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/region-de-la-reunion-dispositif-daide-la-continuite-territoriale>

Di Francesco, A., Pagliari, R. (2012). The Potential Impact of Removing Public Service Obligation Regulations on Air Fares between the Italian Mainland and the Island of Sardinia. *Journal of Transport Geography*, 24, 332–339. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.012>

Dobruszkes, F. (2012). Stimulating or frustrating research? Transport geography and (un)available data. *Belgeo*, 1-2. <https://doi.org/10.4000/belgeo.7082>

DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) (2008). *Reglamento (CE) No 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad*. Diario L293 de 31/10/2008, pp. 3-19. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32008R1008>

DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) (2014a). *Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas*. Diario C99 de 04/04/2014, pp. 3-34. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29a>

DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) (2014b). *Reglamento (UE) No 651/2014 de la Comisión de 17 de junio de 2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado*. Diario L187, 26/6/2014, pp. 1-78. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0651>

DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) (2007). *Decisión de la Comisión, de 23 de abril de 2007, sobre la imposición de obligaciones de servicio público en algunas rutas con origen y destino en Cerdeña en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) n o 2408/92 del Consejo relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias*. Diario L125 de 15/05/2007, pp. 16-26. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32007D0332>

DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) (2017). *Directrices interpretativas sobre el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo — Obligaciones de servicio público (OSP)*. Diario C194 de 17/06/2017, pp. 1-28. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0617%2801%29>

DR (Diário da República) (1979a). Portaria n.º 287-B/79. *Aprova as tarifas de transporte aéreo de passageiros a praticar em serviços regulares nas linhas do continente e das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores*. Diário n.º 140/1979, 1º Suplemento, Série I de 1979-06-20, pp. 1350-(2)-1350-(4). Retrieved from <https://dre.pt/application/file/a/269523>

DR (Diário da República) (1979b). Portaria n.º 370/79. *Aprova as tarifas de transporte aéreo de passageiros a praticar nas ligações internas entre as ilhas dos Açores*. Diário n.º 171/1979, Série I de 1979-07-26, pp. 1730-1732. Retrieved from <https://dre.pt/application/file/a/381271>

DR (Diário da República) (2015a). *Decreto-Lei n.º 41/2015. Regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial*. Diário n.º 58/2015, Série I de 2015-03-24, pp. 1664-1668. Retrieved from <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/41/2015/03/24/p/dre/pt/html>

DR (Diário da República) (2015b). *Decreto-Lei n.º 134/2015. Regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial*. Diário n.º 143/2015, Série I de 2015-07-24, pp. 5018-5012. Retrieved from <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/134/2015/07/24/p/dre/pt/html>

DSCD (Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados) (2012). *Interpelación del Grupo Parlamentario Mixto (señora Oramas), sobre las prioridades y compromisos del Ministerio de Fomento con la Comunidad Autónoma de Canarias* (expediente n° 172/000046), Diario de Sesiones n° 45 (X legislatura), p. 32-38.

Ernst & Young (2014). *Review of the Public Service Obligation air service for the Aran Islands published*. Dublin: Department of Culture, Heritage and the Gaeltacht. Retrieved from <https://www.chg.gov.ie/app/uploads/2015/07/Review-of-PSO-air-service-for-the-Aran-Islands.pdf>

Fageda, X., Jiménez, J.L., & Díaz, C. (2012). Fare Differences between Domestic and International Air Markets on Routes from Gran Canaria. *Journal of Air Transport Management*, 25, 8-10. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.03.001>



- Fageda, X., Jiménez, J.L., & Valido, J. (2016). Does an Increase in Subsidies Lead to Changes in Air Fares? Empirical Evidence from Spain. *Transportation Research A*, 94, 235-242. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.09.018>
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T., & Fioravanti, R. (2018). Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies Worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 66, 65-75. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.10.008>
- Groizard Cardosa, J.L., Bru Martínez, L., Oliver Rullán, F., & Santana Gallego, M. (2016). Los costes de la insularidad de las Islas Baleares: evaluación de políticas actuales y propuestas de futuro. Palma: Govern Illes Balears. Retrieved from <https://www.caib.es/pidip2front/jsp/es/ficha-convocatoria/8982220>
- Halcrow Group (2008). *Review of the Air Discount Scheme*. Edimburgo: Scottish Government Transport Research Series. Retrieved from <https://www.nls.uk/scotgov/2008/0065011.pdf>
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145–1154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>
- Hernández Luis, J.A. (2004). The role of inter-island air transport in the Canary Islands. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 235-244. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.005>
- Hernández Luis, J.A. (2010). El transporte aéreo interinsular como factor de cohesión territorial en las Islas Canarias. *Revista Transporte y Territorio*, 2, 38-67. <https://doi.org/10.34096/rtt.i2.233>
- IBESTAT (Institut d'Estadística de les Illes Balears) (s.f.). *Padró (xifres de població)*. Retrieved from <https://ibestat.caib.es/ibestat/estadistiques/poblacio>
- INE (Instituto Nacional de Estadística) (2019). Encuesta de Condiciones de Vida (ECV). Año 2018. Resultados definitivos (Press note). Retrieved from [https://www.ine.es/prensa/ecv\\_2018.pdf](https://www.ine.es/prensa/ecv_2018.pdf)
- ISTAC (Instituto Canario de Estadística) (s.f.). *Explotación Estadística del Padrón Municipal*. Retrieved from <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas/demografia/>
- Krugman, P., & Venables, A. (1995). Globalization and the Inequality of Nations. *Quarterly Journal of Economics*, 110(4), 857-880.

- Laurino, A., & Beria, P. (2014). Low-cost carriers and secondary airports: Three experiences from Italy. *Journal of Destination Marketing & Management*, 3(3), 180-191. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2014.05.001>
- Lekakou, M. (2019). Islands transport policy in Greece: the Island Transport Equivalent. In G. Lindberg (Coord.), *Connecting Remote Communities Roundtable* (September 23-24). Ottawa: International Transport Forum. Retrieved from <https://www.ift-oecd.org/islands-transport-policy-greece-island-transport-equivalent>
- Malina, R., Albers, S., & Kroll, N. (2012). Airport incentive programmes: a European perspective, *Transport Reviews*, 32(4), 435–453. <https://doi.org/10.1080/01441647.2012.684223>
- Martín, V. (2019, 3 de diciembre). Iberia Express garantiza el vuelo diario de La Palma a Madrid con más plazas. *El Día*. Retrieved from <https://www.eldia.es/la-palma/2019/12/03/iberia-express-garantiza-vuelo-diario/1029919.html>
- Ministerio de Fomento (2008). *Estudio del impacto en las tarifas del transporte aéreo de las subvenciones para los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla*. Madrid: Dirección General de Aviación Civil (inédito).
- Ministerio de Fomento (2018). *Plan Estratégico de subvenciones 2018-2021*. Madrid: Ministerio de Fomento. Retrieved from [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/2018\\_08\\_02\\_plan\\_estrategico\\_de\\_subvenciones\\_2018-2021\\_0.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/2018_08_02_plan_estrategico_de_subvenciones_2018-2021_0.pdf)
- Offner, J. M. (1993). Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, (3), 233-242. Retrieved from [https://www.persee.fr/doc/spgeo\\_0046-2497\\_1993\\_num\\_22\\_3\\_3209](https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209)
- OTLE (Observatorio del Transporte y la Logística en España) (s.f.). *Base de datos*. Retrieved from <https://observatoriotransporte.mitma.es/>
- Peraldi, X. (2012). Les enseignements de l'expérience corse en matière de continuité territoriale : des exigences fortes en termes de régulation et de gouvernance. *Recherche Transports Sécurité*, 28, 303–314. <https://link.springer.com/article/10.1007/s13547-012-0046-4>
- PGE (Presupuestos Generales del Estado) (2019). *Proyecto de ley de los Presupuestos Generales del Estado para el 2019*. Madrid: Congreso de los Diputados. Retrieved from [http://www.congreso.es/docu/pge2019/pge\\_2019-web/PGE-ROM/MnSerieRoja.htm](http://www.congreso.es/docu/pge2019/pge_2019-web/PGE-ROM/MnSerieRoja.htm)

- Pinheiro, A. M. (2019, July 8). Apoio a viagens entre continente e ilhas custa 200 milhões em quatro anos. *Diário de Notícias*, n° 54 865. Retrieved from <https://www.dn.pt/educacao-dia/08-jul-2019/apoio-a-viagens-entre-continente-e-ilhas-custa-200-milhoes-em-quatro-anos-11087181.html>
- Pita, J.P., Antunes, A.P., Barnhart, C., & de Menezes, A.G. (2013). Setting Public Service Obligations in Low-demand Air Transportation Networks: Application to the Azores. *Transportation Research A*, 54, 35–48. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.07.003>
- Ramos Pérez, D. (2018). La bonificación de las tarifas aéreas a los residentes en los archipiélagos ibéricos. En J. A. Rio Fernandes et al. (Coords.), *Península Ibérica no Mundo: problemas e desafios para uma intervenção ativa da Geografia* (XVI Coloquio Ibérico de Geografía- Livro de Atas) (pp. 258-267). Lisbon: Centro de Estudos Geográficos.
- Ramos-Pérez, D. (2015). Evaluación del impacto de la competencia en un mercado parcialmente protegido: el transporte aéreo interinsular en Canarias (2003-2012). *Revista de Geografía Norte Grande*, 61, 135-139. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5784489.pdf>
- Ramos-Pérez, D. (2016). State aid to airlines in Spain: An assessment of regional and local government support from 1996 to 2014. *Transport Policy*, 49, 137-147. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.05.004>
- Ramos-Pérez, D., & Sánchez-Hernández, J.L. (2014). European World Cities and the spatial polarisation of air transport liberalisation benefits. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 105(1), 1-29. <https://doi.org/10.1111/tesg.12027>
- Ranély Vergé-Dépré, C. (2005). Transport aérien et intégration territoriale: l'exemple des Antilles françaises. *Études caribéennes*, 3. Retrieved from <http://etudescaribeennes.revues.org/563>
- Reynolds-Feighan, A. (1995). European and American approaches to air transport liberalisation: some implications for small communities. *Transportation Research A*, 29(6), 467–83. [https://doi.org/10.1016/0965-8564\(95\)00006-A](https://doi.org/10.1016/0965-8564(95)00006-A)
- Rossi dal Pozzo, F. (2008). *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*. Milán: Giuffrè Editore.
- Rullán Salamanca, O. (2001). Similitudes paisajísticas y funcionamiento regional del archipiélago balear. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 32, 127-153. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/406>

Rullán Salamanca, O. (2006). De Barcelona a Maó: navegando sobre la cuenca catalano-balear. In Artigues et al. (Eds.), *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears* (pp. 10-16). Palma: Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori. Retrieved from <https://www.ggu2015.com/excursion-baleares>

Santana, I. (2009). Do Public Service Obligations Hamper the Cost Competitiveness of Regional Airlines? *Journal of Air Transport Management*, 15, 344–349. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.12.001>

SEPG (Secretaría de Estado de Presupuesto y Gastos) (s.f.). *Estadística de los Presupuestos Generales del Estado*. Retrieved from <https://www.sepg.pap.hacienda.gob.es/sitios/sepg/es-ES/Presupuestos/DocumentacionEstadisticas/Estadisticas/Paginas/Estadisticas.aspx>

Spilanis, I., Kizos, T. (Eds.) (2015). *Άτλας των Νησιών [Islands atlas]*. Aegean University: Mytilini [in Greek]. Retrieved from [https://www.researchgate.net/publication/299532719\\_Atlas\\_ton\\_Nesion\\_-\\_Atlas\\_of\\_Greek\\_Islands](https://www.researchgate.net/publication/299532719_Atlas_ton_Nesion_-_Atlas_of_Greek_Islands)

Suau-Sanchez, P.; Burghouwt, G., & Fageda, X. (2016). Reinterpreting EU air transport deregulation: A disaggregated analysis of the spatial distribution of traffic in Europe, 1990–2009. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 107(1), 48-65. <https://doi.org/10.1111/tesg.12133>

Williams, G. (2010). European Experience of Public Service Obligations. In G. Williams & S. Bråthen (Eds.), *Air Transport Provision in Remoter Regions* (pp. 99-114). London: Ashgate. <https://doi.org/10.4324/9781315566368>

Williams, G., & Bråthen, S. (2010). Effects of Reducing the High Price of Air Travel in Remoter Regions. In G. Williams, & S. Bråthen (Eds.), *Air Transport Provision in Remoter Regions* (pp. 311-325). London: Ashgate. <https://doi.org/10.4324/9781315566368>

Williams, G., & Pagliari, R. (2004). A Comparative Analysis of the Application and Use of Public Service Obligations in Air Transport within the EU. *Transport Policy*, 11, 55–66. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00040-4](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00040-4)

Zembri, P. (2014). Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation. *Géotransports*, 3, 7-22. Retrieved from [http://geotransports.fr/Revue/n03/pp\\_7\\_22\\_Transports\\_et\\_insularite\\_en\\_Corse\\_P.Zembri.pdf](http://geotransports.fr/Revue/n03/pp_7_22_Transports_et_insularite_en_Corse_P.Zembri.pdf)

## Anexo I. Códigos de aeropuertos utilizados

IATA	Aeropuerto
ACE	Lanzarote
ALC	Alicante
BCN	Barcelona
BIO	Bilbao
FUE	Fuerteventura
IBZ	Ibiza
LEN	León
LPA	Gran Canaria
MAD	Madrid-Barajas
MAH	Menorca
OVD	Asturias
PMI	Mallorca
SCQ	Santiago
SDR	Santander
SPC	La Palma
SVQ	Sevilla
TFN	Tenerife Norte
VGO	Vigo
VLC	Valencia
XRY	Jerez
ZAZ	Zaragoza

Fuente: elaboración propia