

# AEROPUERTOS LOCALES Y DE REDUCIDO TRÁFICO EN ESPAÑA: DIFICULTADES Y NECESARIA REORDENACIÓN DE LA RED AEROPORTUARIA TERRITORIAL

**José María Serrano Martínez**

**Ramón García Marín**

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia

jmserran@um.es, ramongm@um.es

## I. INTRODUCCIÓN

El transporte, la accesibilidad y la organización territorial, son aspectos esenciales en la actividad humana. En ese sentido, el tráfico aéreo es un modo de desplazamiento esencial. De ahí el deseo de toda ciudad y área urbana de no quedar privada del mismo. Los aeropuertos, por su creciente protagonismo, alcanzan enorme importancia económica directa e inducida (Kasarda y Lindsay, 2011). Eso los convierte en objetivo prioritario en cualquier política de equipamiento territorial. De ahí el deseo de las ciudades de menor tamaño demográfico y funcional de contar con tales servicios (Gámir y Ramos, 2002). Muchas lo han conseguido. Pero, surgen límites, se configuran umbrales difíciles de ignorar. Al amparo de la progresiva liberalización de los mercados, los llamados vuelos de bajo coste (Low Cost Carriers, LCCs) representan un nuevo escenario. Otros cambios tecnológicos, aplicados a los aviones y a sus combustibles, anuncian modificaciones futuras importantes.

Al mismo tiempo, los modelos espaciales de organizar el tráfico aéreo se modifican también. Así, en un principio, se inician redes de enlaces con escasos nodos en servicio (ciudades y áreas con mayor potencial de tráfico). Pronto sucede el modelo de centro y radios (hub and spoke, HS). Ahora, se afianzan formas con numerosos enlaces directos entre ciudades con menor nivel en su jerarquía urbana (point-to-point, PP). Pero, la aparición de nuevos modelos de organización espacial no implica la desaparición absoluta de los precedentes. A menudo coexisten, a la vez que compiten entre sí. Se tiende hacia nuevas fórmulas, a veces mixtas, de convivencia.

## II. DELIMITACIÓN Y OBJETIVOS. DATOS Y MÉTODOS

En este trabajo se estudia el caso de los pequeños aeropuertos locales (Small Local Airports, **SLAs**) en España. Se aborda la evolución de su tráfico de pasajeros, su rápido

aumento y su acusado descenso en años recientes, 2007-2012. A través del análisis de su localización espacial, de su estructura, organización y comportamiento, interesa comprender las causas de la fuerte reducción de su tráfico. Así mismo, se intenta indagar en sus consecuencias cara a su futura reorganización que, con toda probabilidad, se producirá en el sistema de la red española del tráfico aéreo. Todo eso, dentro del necesario cambio hacia un nuevo modelo productivo. Se consideran SLAs aquellos que contabilizan menos de 1,5 millones de pasajeros. Su origen y finalidad son variadas: servicios de ámbito local, subregional, fines turísticos, u otras finalidades estratégicas: insulares, etc. De ahí su heterogeneidad y problemática plural. Pero, casi todos sufren con más fuerza que la media del sector la crisis económica y la reducción del tráfico aéreo.

El trabajo se organiza de la siguiente forma: tras precisar unas breves líneas de introducción y aproximación al tema, en esta sección 2 se indican las fuentes de datos utilizadas y la metodología seguida en la investigación. En la sección 3 se hace una breve exposición del proceso de configuración de la red española de aeropuertos y del importante aumento del tráfico aéreo sufrido en años anteriores al periodo actual de crisis económica y financiera. Se orienta, en especial, a conocer la significación del tráfico de pasajeros. En la sección 4 se analizan los SLAs, tipología, localización y dimensión de su tráfico aéreo. Más adelante se aborda la fuerte incidencia de la crisis económica en ellos. Se establecen las diferencias en su comportamiento y las respuestas existentes. Así mismo, se analiza la composición de su tráfico, según destinos. Por último, se estudia la transformación del sistema de vuelos y el peso creciente de las LCCs, así como sus redes de enlace y conectividad. En la sección 5 se analiza el comportamiento dispar del tráfico de pasajeros en los SLAs, y los reajustes recientes efectuados por el organismo que dirige y coordina la red de aeropuertos españoles. Todo ello se aborda dentro de una visión amplia del conjunto territorial español, delimitando el papel reducido que queda a estos aeropuertos. El trabajo finaliza (sección 6) con unas consideraciones finales, en la que se aportan las principales ideas que marcan el difícil futuro de estos aeropuertos, condicionados por su reducido tráfico, su dispar cobertura territorial y su significación estratégica. Su naturaleza heterogénea anuncia soluciones diferenciadas.

**Datos.** La mayoría de los datos utilizados, detallados en cada tabla, proceden de los organismos oficiales: Instituto de Fomento, AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) y Eurostat (European Union, 2012). Otras fuentes complementarias, demográficas y urbanas, se han tomado del INE (Instituto Nacional de Estadística) y de las respectivas ciudades y CC.AA. (Comunidades Autónomas), donde se localizan esos aeropuertos.

**Métodos.** Los datos se analizan de manera sucesiva, combinando los elementos interrelacionados. Se ha procedido de forma similar a lo realizado en otros trabajos recientes, tras la revisión de la literatura académica actual, proporcionando fuentes secundarias de información. Así sucede con la fórmula empleada para calibrar los coeficientes de conectividad, doméstica e internacional, basada en los correspondientes sumatorios (Córdoba y Gago, 2010):

$$CC\ v_i = \frac{\sum_{l=1}^{N_j-1} a_l}{N_j} \cdot 100 \quad \text{For } a_l = \begin{cases} 1 & \text{if } \partial \text{branch } (v_i, v_j) \\ 0 & \text{if } \nexists \text{branch } (v_i, v_j) \end{cases}$$

Donde:

CC = Coeficiente de Conectividad

$v_i$  = nodo  $i$

$a_i$  = relaciones (arcos) del nodo  $i$

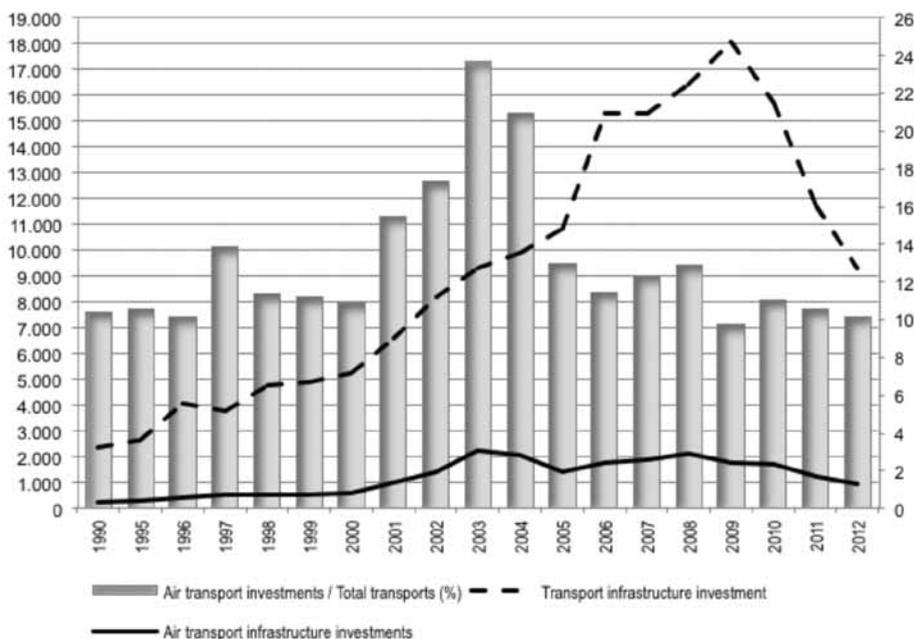
$N_j$  = todos los nodos del sistema

La representación gráfica aportada ayuda a la mejor comprensión territorial de un fenómeno complejo.

### III. CONSOLIDACIÓN DE LA RED AEROPORTUARIA ESPAÑOLA E INCREMENTO DEL TRÁFICO AÉREO

La consolidación de la red de aeropuertos en España y el fuerte aumento del tráfico aéreo es reciente, últimas cuatro décadas. Por ello, tanto los aeropuertos en servicio, como el volumen global del tráfico aéreo, convierten a España, por su tamaño, en uno de los principales mercados europeos. En los inicios de 1970 apenas había en España veinte aeropuertos con tráfico regular de pasajeros. Ahora son medio centenar. Eso ha supuesto inversiones cuantiosas. Algunos datos referidos a los últimos años se detallan en la Figura 1.

Figura 1  
SIGNIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN ESPAÑA/TRANSPORTE AÉREO



Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

Años continuados de crecimiento económico han permitido incrementar las inversiones en infraestructuras de transportes. También las ayudas recibidas de la Unión Europea han contribuido a ello. El transporte aéreo recibe como promedio más del diez por ciento del total de las inversiones; en algunos años esa proporción se duplica (2003 y 2004). Casi todos los aeropuertos existentes son reformados, mejorados, ampliados, e incluso se construyen otros nuevos.

El aumento del tráfico aéreo en los aeropuertos españoles ha sido muy intenso. Los datos que contabilizan los movimientos de pasajeros confirman ese devenir (Tabla 1).

Tabla 1  
EVOLUCIÓN Y ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN ESPAÑA

| Años | Pasajeros (miles) | Significación porcentual de incremento (1970: 100) | Aumento (%) sobre referencia temporal previa | % tráfico interior/total | % tráfico internacional/total | Tráfico internacional. Aumento (%) sobre referencia temporal previa |
|------|-------------------|--|--|--------------------------|-------------------------------|---|
| 1970 | 21.415            | 100,0  | -  | 46,3                     | 53,7                          | -   |
| 1975 | 37.773            | 176,3  | (1970-75) 76,3                               | 48,6                     | 51,4                          | (1970-75) 68,6  |
| 1980 | 45.560            | 212,7  | 20,6   | 54,4                     | 45,6                          | 7,2   |
| 1985 | 50.541            | 235,9  | 10,9   | 42,1                     | 57,9                          | 35,8  |
| 1990 | 73.369            | 342,5  | 45,1   | 48,0                     | 52,0                          | 35,0  |
| 1995 | 94.869            | 442,9  | 29,3   | 42,0                     | 58,0                          | 44,3  |
| 2000 | 138.690           | 647,5  | 46,4   | 41,6                     | 58,4                          | 47,5  |
| 2007 | 208.510           | 973,5  | 50,5   | 42,6                     | 57,4                          | 47,9  |
| 2011 | 203.291           | 949,1  | -2,5   | 37,5                     | 62,5                          | 6,1   |
| 2012 | 193.178           | 902,0  | -4,98  | 34,5                     | 65,5                          | 0,050   |

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento. Dirección General de Aviación Civil.

Entre 1970 y 2012 la cifra inicial casi se multiplica por diez. Sólo los últimos años reflejan una reducción apreciable. Es un cambio, en parte, motivado por la situación de crisis económica. Pero, también constituye un síntoma del agotamiento de un modelo productivo. La composición del movimiento de pasajeros muestra, desde los inicios de su auge, una fuerte participación del tráfico internacional (53,7% en 1970; 65,5% en 2012). Los años siguientes confirman y afianzan esa proporción. En gran medida, eso se debe a la consolidación del modelo económico, con el papel relevante de las actividades turísticas. La crisis económica reduce la participación del tráfico doméstico en beneficio del internacional.

#### IV. ANÁLISIS DE LA RED DE AEROPUERTOS PEQUEÑOS Y DE ÁMBITO LOCAL EN ESPAÑA. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO

Su disposición espacial confirma una preeminencia por las áreas litorales: Vigo, La Coruña, Santander, San Sebastián, Reus, Murcia, Almería, etc. Pero, tampoco faltan otros

localizados en el interior peninsular: Albacete, Badajoz, Córdoba, Salamanca, Valladolid, León, Zaragoza o Pamplona. Su distribución espacial es compleja. Los espacios sin dotación aeroportuaria son escasos. La morfología de la red de aeropuertos, con su densidad de nodos, confirma que es difícil encontrar algún área espacial en España que diste más de 200 km. de un aeropuerto. Eso supone una isocrona escasamente inferior a los 100 minutos de tiempo en viaje terrestre hacia ellos.

Del total de aeropuertos españoles, treinta de ellos pueden ser considerados con tráfico reducido y de ámbito local. Debido a su tráfico exiguo (menos de 1,5 millones de pasajeros), su movimiento conjunto representa una escasa proporción en referencia al global (Tabla 2).

Tabla 2  
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS PEQUEÑOS (SLAs)

| Años                                    | 2000    |       | 2007    |        | 2012    |        | Variación<br>2007-2012 |        |
|---|---------|-------|---------|--------|---------|--------|------------------------|--------|
|   | Total   | SLAs  | Total   | SLAs   | Total   | SLAs   | Total                  | SLAs   |
| -                                       |         |       |         |        |         |        |                        |        |
| Movimiento global de pasajeros (miles)  | 138.615 | 7.686 | 208.510 | 16.716 | 193.178 | 11.445 | -15.332                | -5.271 |
| Significación de los SLAs/total (%)     | -       | 5,5   | -       | 8,0    | -       | 5,9    | -                      | -2,1   |
| Total aeronaves (miles)                 | 1.372.7 | 124.3 | 2.082.9 | 243.0  | 1.664.3 | 158.9  | -418.6                 | -84.1  |
| Significación de los SLAs/total (%)     | -       | 9,0   | -       | 11,6   | -       | 9,5    | -                      | -2,1   |
| Transporte de mercancías (miles de Tm.) | 424.7   | 13.5  | 607.5   | 4.1    | 671.7   | 73.1   | 64.2                   | 69.0   |
| Significación de los SLAs/total (%)     | -       | 3,1   | -       | 0,7    | -       | 10,8   | -                      | 10,1   |

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

Para conseguir una perspectiva mayor, se parte de los datos de 2000. Entre esa fecha y 2007, se registra un fuerte aumento del tráfico. Por el contrario, los datos de 2012 confirman su acusado descenso. La suma de tráfico de pasajeros apenas supera el 8% del total en 2007, máxima cifra proporción. En los SLAs el transporte de mercancías constituye un apartado de escasa significación; si bien muestra una tendencia diferente a la de los pasajeros. Ahora bien, eso se debe, en esencia, a que un sólo aeropuerto, el de Zaragoza, alcanza una cierta especialización en esa actividad (significa el 80% de la cifra global movida por todos los SLAs españoles). El centro logístico que se afianza en esa ciudad es causa básica de su aumento (Morales, 2010).

La crisis económica está afectando con dureza a España. El sector del tráfico aéreo permite comprobar sus consecuencias. Esa reducción ha afectado, por lo común, con más intensidad al tráfico aéreo de los SLAs que a los mayores aeropuertos (Tabla 3).

Tabla 3  
 VARIACIONES DEL TRÁFICO DE PASAJEROS (TOTALES, GRANDES AEROPUERTOS Y PEQUEÑOS AEROPUERTOS)  
 SEGÚN DESTINO: DOMÉSTICO E INTERNACIONAL

|                           | 2000-2007 |                     |        | 2007-2012 |                     |        |
|---------------------------|-----------|---------------------|--------|-----------|---------------------|--------|
|                           | Total     | Grandes aeropuertos | SLAs   | Total     | Grandes aeropuertos | SLAs   |
| Valores absolutos (miles) | 69.896    | 60.866              | 9.030  | -15.332   | -10.061             | -5.271 |
| Valores porcentuales      | 50,42     | 46,48               | 117,48 | -7,3      | -5,2                | -31,5  |

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

Uno de los rasgos más sobresalientes derivado del proceso de liberalización, es la creciente participación de las llamadas compañías de bajo coste (LCCs), frente a las Full-Service Network Carriers (FSNCs) (Fageda y Hernández-Villadangos, 2009). En poco tiempo han dejado atrás a compañías tradicionales, con cerca de un siglo de historia y fuertes apoyos estatales (Tabla 4).

Tabla 4  
 PASAJEROS LLEGADOS A ESPAÑA SEGÚN COMPAÑÍA AÉREA UTILIZADA

|             | 2003       |              | 2007       |              | 2011       |              |
|-------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| Low Cost    | 10.471.480 | <b>23,4%</b> | 23.906.824 | <b>39,9%</b> | 36.104.440 | <b>56,9%</b> |
| Tradicional | 34.269.170 | 76,6%        | 35.940.533 | 60,1%        | 27.395.247 | 43,1%        |
| Total       | 44.740.650 | 100,0%       | 59.847.357 | 100,0%       | 63.499.687 | 100,0%       |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

Se confirma, pues, el papel clave desempeñado por las compañías Low Cost. Han sido esenciales para los SLAs durante unos años de crecimiento del tráfico aéreo (Martínez-García y Royo-Vela, 2010). Han transformado el mercado, aumentando la oferta, ampliando la demanda y modificado la organización y el funcionamiento del sistema de vuelos. Pero, esa dependencia intensa entre SLAs y compañías Low Cost conlleva también relaciones de servidumbre cara al futuro.

Su tráfico de pasajeros es, sobre todo, doméstico. Tal proporción es superior al promedio del tráfico aéreo español. Las causas básicas radican en la dimensión global de España, la distribución espacial de la red de aeropuertos y la finalidad predominante que desempeñan (Tabla 5).

En 2012, a pesar de la fuerte reducción del tráfico de pasajeros registrada en los SLAs (-31,5%) (Tabla 3), apenas se modifica la proporción de los destinos. Los internacionales sólo se reducen en 4,67%. Se confirma una elevada dependencia de vuelos con finalidad turística, y con predominio de los vuelos de bajo coste.

Atendiendo a la conectividad, en 2011 el número de enlaces totales de los SLAs asciende a 212. Valor próximo al doble del contabilizado una década antes, cuando aún no se había iniciado el auge de los vuelos de bajo coste. Las diferencias son acusadas entre los aero-

Tabla 5

MODIFICACIÓN DE LAS DIFERENCIAS DEL TRÁFICO DE PASAJEROS (TOTALES, PRINCIPALES AEROPUERTOS [PAS] Y PEQUEÑOS AEROPUERTOS [SLAS]) SEGÚN DESTINO: DOMÉSTICO E INTERNACIONAL. VALORES PORCENTUALES

|                     | 2000  |       |       | 2007  |       |       | 2011  |       |       |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                     | Total | PAs   | SLAs  | Total | PAs   | SLAs  | Total | PAs   | SLAs  |
| Tráfico doméstico   | 41,63 | 39,55 | 73,77 | 42,58 | 40,85 | 62,51 | 34,55 | 33,69 | 67,18 |
| Tráf. Internacional | 58,37 | 60,44 | 26,23 | 57,42 | 59,15 | 37,49 | 65,45 | 66,31 | 32,82 |

Fuente: Elaboración propia sobre datos del Ministerio de Fomento.

puertos. Sólo 10 SLAs superan los 10 destinos, con un máximo cercano a 20 en los más conectados. El resto contabiliza valores reducidos. En el tráfico internacional de pasajeros las diferencias entre los SLAs son más acusadas que en el tráfico doméstico. Sólo hay 4 aeropuertos que superan los 10 enlaces, aquellos que muestran cierta especialización turística (Reus, Murcia-San Javier, Almería y Jerez de la Frontera). No obstante, las cifras modestas generalizadas confirman su débil conectividad dentro del conjunto español, lo que reafirma su comprometido futuro.

## V. REDUCCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y REAJUSTES EN LOS INICIOS DE UN NUEVO CICLO

De los 30 aeropuertos incluidos en este análisis, cuatro no permiten establecer comparación en la cantidad de pasajeros registrados, entre 2007 y 2012. Sus causas son diferentes: haber suspendido sus servicios (Ciudad Real); carencia de tráfico en el inicio de la referencia temporal (Huesca, helipuerto de Algeciras y Burgos); y Córdoba, que mantiene la misma cifra reducida de pasajeros. Los restantes 25 aeropuertos muestran balances distintos (Tabla 6). Es posible agruparlos y tipificarlos de acuerdo con sus resultados. Así, se establecen cuatro grupos:

- Descensos de pasajeros más acusados, superiores al 60% (el doble del promedio de las pérdidas de los SLAs), se contabilizan en 6 aeropuertos: Vitoria, Logroño, Albacete, Pamplona, León y Salamanca. Todas son ciudades de tamaño demográfico medio (entre 150.000 y 240.000 hab.), capitales de provincia, con áreas funcionales y de atracción poco pobladas. Su conectividad internacional es nula y la nacional escasa. El turismo exterior no constituye actividad prioritaria. Todas encuentran otro aeropuerto de mayor importancia dentro de una isocrona de desplazamiento terrestre inferior a las dos horas.
- Pérdidas entre el 20 y el 60% en el número de pasajeros. Su composición es más compleja, atendiendo a los diferentes criterios de análisis. Los pasajeros que utilizan algunos de estos aeropuertos supera o se aproxima al millón (Almería, Jerez, Granada, Murcia y Vigo). Varios desarrollan cierta significación turística, por ejemplo: Almería, Murcia-San Javier y Granada; eso origina cierta presencia de enlaces internacio-

nales. También registran valores superiores en sus índices de conectividad nacional. Son dispares los volúmenes de población de su área de influencia (La Gomera y Vigo, son dos casos extremos). Todo eso confirma la amplitud y generalidad de la crisis existente, la cual ha afectado a aeropuertos muy dispares en su naturaleza y estructura de servicios.

- Sólo 8 aeropuertos padecen retrocesos de pasajeros inferiores al 20% (media de pérdidas de los SLAs entre 2007 y 2012). Cuatro pueden considerarse estratégicos, por su insularidad (La Palma y El Hierro) y su ubicación fuera de la península (Melilla y Ceuta). Los otros, La Coruña, Asturias y Valladolid, corresponden a centros urbanos subregionales. Todos comprenden áreas de influencia de cierto tamaño demográfico (cercano al millón de personas). Eso justifica su mejor resistencia y comportamiento dentro del apreciable descenso del tráfico aéreo sufrido por los SLAs.
- Sólo dos de estos aeropuertos, Santander y Zaragoza, obtienen ganancias porcentuales apreciables. Los dos buscan consolidar su rol de centros regionales, si bien dispares en tamaño demográfico. La menor población de Santander se ve compensada por su mayor aislamiento y dificultades de comunicación con las áreas económicas y funcionales vitales de España. Si continúa su evolución de similar forma, quedan bien situados cara a la reordenación que puede producirse en los próximos años.

Tabla 6  
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS SLAS ESPAÑOLES

| SLAs                 | Pasajeros (miles) |       |       |                                   |
|----------------------|-------------------|-------|-------|-----------------------------------|
|                      | 2001              | 2007  | 2012  | Diferencias, 2007-12 (2007: 100%) |
| Albacete             | -                 | 18    | 3     | -83,34                            |
| Algeciras            | -                 | -     | 9     | -                                 |
| Almería              | 882               | 1.199 | 729   | -49,20                            |
| Asturias             | 800               | 1.553 | 1.305 | -15,93                            |
| Badajoz              | 28                | 87    | 63    | -27,59                            |
| Burgos               | -                 | -     | 16    | -                                 |
| Ceuta                | -                 | 23    | 18    | -21,74                            |
| Ciudad Real          | -                 | -     | -     | -                                 |
| Córdoba              | 1                 | 2     | 2     | 0                                 |
| Jerez de la Frontera | 651               | 1.530 | 830   | -45,76                            |
| El Hierro            | 120               | 182   | 152   | -16,49                            |
| Granada              | 488               | 1.447 | 725   | -50,92                            |
| Huesca-Pirineos      | -                 | -     | 1     | -                                 |
| La Coruña            | 581               | 1.252 | 835   | -33,31                            |
| La Gomera            | -                 | 40    | 19    | -52,50                            |
| La Palma             | 850               | 1.145 | 946   | -17,38                            |

|                    |         |         |         |        |
|--------------------|---------|---------|---------|--------|
| León               | 19      | 161     | 51      | -68,33 |
| Logroño            | -       | 52      | 14      | -77,08 |
| Madrid-Torrejón    | -       | 33      | 25      | -24,25 |
| Melilla            | 259     | 328     | 308     | -6,10  |
| Murcia-San Javier  | 141     | 1.994   | 1.176   | -41,03 |
| Pamplona           | 339     | 492     | 184     | -62,61 |
| Reus               | 686     | 1.294   | 922     | -28,75 |
| Salamanca          | 41      | 64      | 22      | -65,63 |
| San Sebastián      | 278     | 460     | 254     | -44,79 |
| Santander          | 259     | 761     | 1.098   | +44,28 |
| Valladolid         | 179     | 510     | 319     | -37,46 |
| Vigo               | 721     | 1.406   | 829     | -41,04 |
| Vitoria            | 119     | 172     | 24      | -86,05 |
| Zaragoza           | 244     | 511     | 548     | +7,24  |
| Total (A)          | 7.686   | 16.716  | 11.445  | -31,54 |
| Total airports (B) | 138.614 | 208.510 | 193.178 | -      |
| A/B (%)            | 5.54    | 8.01    | 5.92    | -      |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

## VI. CONSIDERACIONES FINALES

Resulta necesario plantearse si hay sobredotación de infraestructuras aéreas en España y cómo solucionarlo. Si es así, convendría establecer un plan general de reorganización. Éste, a su vez, debe estar en consonancia con el modelo productivo hacia donde se desea encauzar la economía española. Hasta ahora, el apartado turístico y otros aspectos complementarios han sido esenciales. Su horizonte de crecimiento era abierto. Sin duda, ha servido para impulsar con fuerza la economía. Pero, tal vez, en el futuro, todo ello no podrá seguir teniendo la misma significación. La situación de crisis económica, con sus profundas consecuencias, muestra ahora las debilidades en estos aeropuertos. Su funcionamiento no puede seguir con descensos continuados de tráfico. Tampoco pueden mantenerse, ni es rentable hacerlo, a través de subsidios locales y regionales para que las LCCs sigan operando.

La densa red de vías terrestres, autopistas y autovías, y los numerosos tramos de ferrocarril de alta velocidad, han reducido las isocronas en los tiempos de desplazamiento terrestre. Ha acercado muchas ciudades. Eso reduce la captación de pasajeros en los SLAs, a favor de otros más importantes, mejor conectados por vuelos domésticos e internacionales. Se presenta difícil la viabilidad de varios SLAs, situados a menos de una hora de desplazamiento, de otros aeropuertos regionales, con más tráfico, mejor conectados y con mejores perspectivas. Para muchos de los SLAs es insuficiente el nuevo sistema de enlaces aéreos directos (PP). Varios de ellos, impulsados desde una perspectiva local o subregional, tienen seriamente comprometido su futuro.