BRIEFING - NOVIEMBRE 2025

# Economía del transporte aéreo en Europa

Cuestionando los supuestos beneficios del crecimiento del transporte aéreo

# Resumen

El transporte aéreo tiene problemas de emisiones. Los planes para su expansión suelen presentarse como una fuente de beneficios económicos, mientras se minimizan las pérdidas medioambientales. Un estudio de la **New Economics Foundation**, encargado por **T&E**, analiza más de cerca la relación entre el crecimiento del transporte aéreo y la actividad económica, cuestionando la validez de esos supuestos beneficios.

Importantes ampliaciones en aeropuertos están en marcha en Fráncfort; se han anunciado en París, Dublín, Bruselas y Lisboa; y han sido aprobadas recientemente en varios aeropuertos de España y del Reino Unido, especialmente en Madrid y Londres. En este contexto, resulta imprescindible someter a un examen riguroso los supuestos que justifican las decisiones políticas sobre la expansión aeroportuaria: una afirmación genérica de beneficio económico ya no es suficiente. Este estudio hace precisamente eso.

El estudio concluye que solo en una minoría de regiones europeas (37 %) la conectividad aérea parece impulsar el crecimiento, mientras que en la mayoría de las regiones (53 %) la demanda de transporte aéreo parece ser una **respuesta al aumento del PIB per cápita**. Es decir, el crecimiento de los ingresos está impulsando principalmente el turismo aéreo emisor, lo que podría representar una **fuga de gasto** más que una fuente neta de ingresos.

¿Qué está impulsando esta divergencia? El primer factor son los cambios en la demanda de viajes de negocios. El punto de saturación —es decir, el momento en que una mayor capacidad de transporte aéreo deja de favorecer el crecimiento empresarial— ya se ha alcanzado en gran parte de Europa. Esta nueva evidencia implica que las investigaciones anteriores, que atribuían amplios beneficios económicos al crecimiento del transporte aéreo basándose principalmente en los pasajeros de negocios, han quedado obsoletas.

El segundo factor es la naturaleza de los flujos turísticos. Este aspecto requiere un análisis matizado, que muestra que el crecimiento económico asociado está condicionado por diversos factores. Además, el valor del turismo podría mejorarse mediante la calidad del transporte terrestre, la duración de las estancias y el uso de alojamientos locales, más que por la cantidad de llegadas aéreas.

Con base en las conclusiones de este estudio, **T&E** recomienda a los responsables políticos:

- **Detener el crecimiento del transporte aéreo**, incluidas las ampliaciones de aeropuertos, y realizar una **revisión crítica** de las evidencias más recientes y específicas por región sobre los supuestos beneficios económicos.

- **Poner fin a las ampliaciones aeroportuarias** en aquellas regiones donde el aumento de la conectividad aérea ya no impulsa el crecimiento del PIB per cápita ni aporta valor al turismo

de calidad, y donde la demanda de viajes de negocios ha alcanzado su punto de saturación.

● **Replantear las estrategias de conectividad y de valor turístico**, dando prioridad a la **calidad de las redes ferroviarias y de la infraestructura turística local**, por encima de la cantidad de llegadas aéreas.

# 1. Transporte aéreo y crecimiento

El transporte aéreo tiene un problema de emisiones. Los planes para su expansión —como las ampliaciones de aeropuertos— suelen presentarse como generadores de beneficios económicos, mientras se minimizan las pérdidas medioambientales.

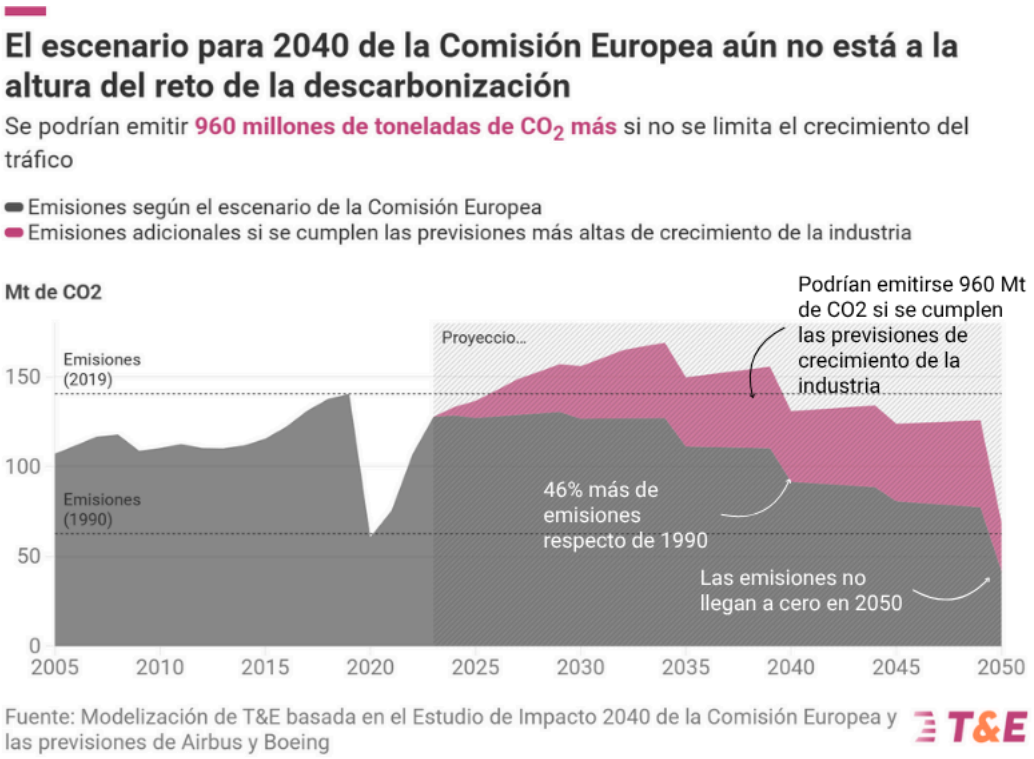
*La economía del transporte aéreo en Europa*, un estudio de la New Economics Foundation encargado por T&E, analiza con mayor detalle la relación entre el crecimiento del transporte aéreo y la actividad económica, poniendo a prueba la validez de los supuestos beneficios que se le atribuyen.

## 1.1 El transporte aéreo está fuera de rumbo en materia de descarbonización.

Europa está intensificando sus esfuerzos para reducir las emisiones y alcanzar la neutralidad climática en 2050. Sectores como el de la electricidad avanzan por el buen camino hacia la descarbonización. En cambio, el transporte aéreo se encuentra claramente rezagado, **sin una vía viable dentro del propio sector** que le permita alcanzar las emisiones netas cero a medio o largo plazo

Según el estudio Down to Earth de T&E, el tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos europeos se duplicará con creces de aquí a 2050, en comparación con 2019, si se cumplen las proyecciones de crecimiento de Airbus y Boeing. Esta trayectoria situaría las emisiones del sector aéreo en contradicción con los objetivos climáticos de la Unión Europea. Este hallazgo coincide con otros análisis, como el informe de Eurocontrol Aviation Long-Term Outlook: Flights and $CO_2$ Emissions Forecast 2024–2050.

Incluso en un escenario de crecimiento del tráfico más moderado, Eurocontrol concluye que “las mejoras técnicas, operativas y basadas en combustibles sostenibles de aviación (SAF) por sí solas no serán suficientes para cumplir los objetivos del programa *Fit for 55*. Será necesario adoptar medidas fuera del propio sector”. Estas medidas externas representarían entre el 37 % y el 52 % de las emisiones de $CO_2$ de aquí a 2050.

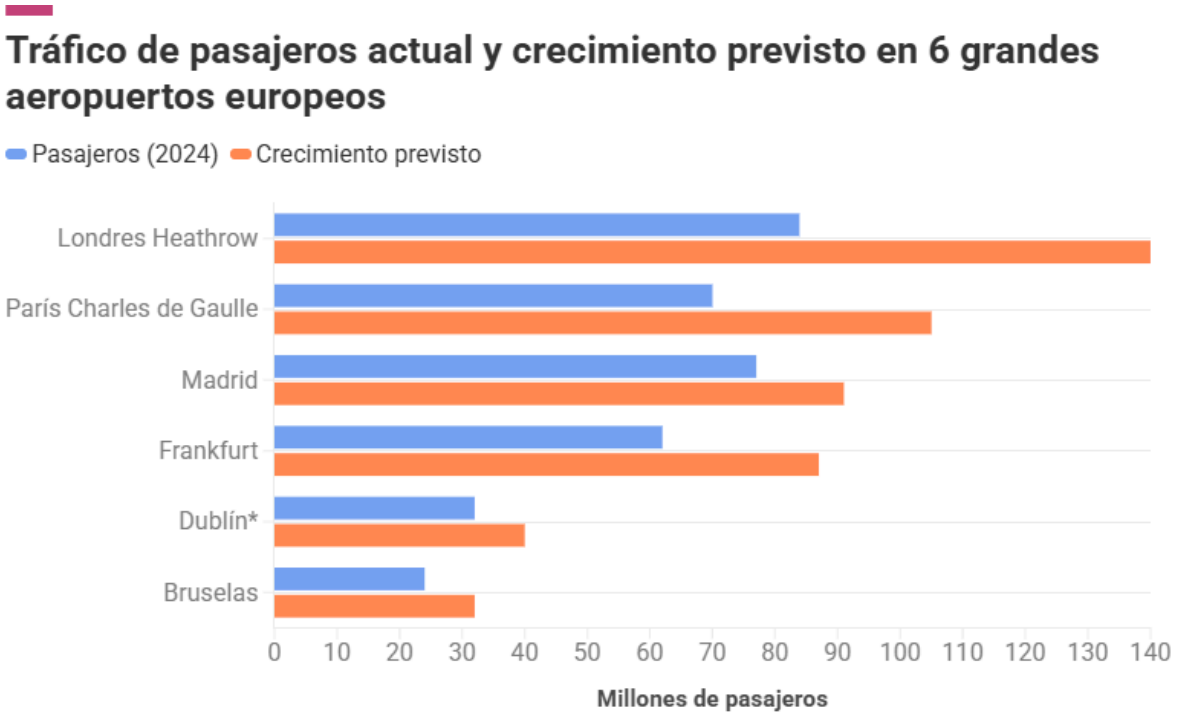



## 1.2 Sin embargo, el crecimiento sigue estando sobre la mesa.

Al ritmo de crecimiento de pasajeros que desea la industria, probablemente serían necesarias importantes ampliaciones de la capacidad aeroportuaria.

Ya están en marcha grandes ampliaciones en el aeropuerto de Fráncfort; se han anunciado en París, Dublín, Bruselas y Lisboa; y han sido aprobadas recientemente en varios aeropuertos de España y del Reino Unido, especialmente en Madrid y Londres.

En este contexto, **los supuestos que justifican las decisiones políticas sobre la expansión aeroportuaria deben examinarse con rigor**: una afirmación genérica de beneficio económico ya no resulta suficiente. Este estudio hace precisamente eso.




Fuente: datos de 2024 de Heathrow, Groupe ADP, AENA, Fraport, DAA y Brussels Airport • *Dublín (2024). Límite de 32 millones; cifra real de pasajeros: 35 millones
Nota: Para el aeropuerto de Lisboa, 35 millones de pasajeros y 36 vuelos/hora en 2024. Crecimiento previsto: 45 vuelos/hora; cifras de pasajeros no disponibles. (ANA)

## 2. La relación entre el transporte aéreo de pasajeros y el crecimiento.

El transporte aéreo puede tanto generar crecimiento como ser producto de él. La intensidad de esta relación causal se analiza en 274 regiones, de acuerdo con la nomenclatura de unidades territoriales estadísticas de segundo nivel (NUTS2) de la Unión Europea, a lo largo del período 2000–2023.

### 2.1 La dirección de la causalidad varía considerablemente

El estudio concluye que **solo en una minoría de regiones (37 %) la conectividad aérea parece impulsar el crecimiento, mientras que en la mayoría de las regiones (53 %) la demanda de transporte aéreo parece ser una respuesta al aumento del PIB per cápita**. Es decir, el crecimiento de los ingresos está impulsando principalmente el turismo aéreo emisor, más que el crecimiento económico en sí.

La investigación financiada por la industria tiende a destacar una correlación entre el transporte aéreo y el crecimiento del PIB a escala paneuropea. Este estudio da un paso esencial más allá: evalúa la causalidad y revela variaciones regionales.

Las regiones donde la demanda de transporte aéreo parece ser una respuesta al aumento del PIB per cápita predominan en gran parte del norte y el oeste de Europa. En cambio, muchas de las regiones donde la conectividad aérea parece impulsar el crecimiento se encuentran en Europa del Este.En el caso del sur de Europa, aunque existe una probabilidad moderada de una relación causal que va de la conectividad aérea al PIB, esta se ve atenuada por factores vinculados al turismo, que se analizan más adelante.

Esto demuestra que el impacto neto del crecimiento del transporte aéreo en la economía en general varía considerablemente en toda Europa. Por tanto, los responsables políticos no pueden basarse ni en beneficios de crecimiento asumidos, ni en estimaciones derivadas de relaciones obsoletas o no específicas por región.

## 2.2 Clusterización de las características regionales

El análisis de causalidad se complementa con factores socioeconómicos como la densidad de población y los niveles de renta. A continuación, el estudio aplica un proceso de agrupamiento (clustering) para caracterizar la relación entre el transporte aéreo y la economía en las distintas regiones europeas. Los países se clasifican según el grupo predominante entre sus regiones. Los grupos 3 y 4 se combinan, ya que comparten patrones similares: la evidencia de un vínculo causal que vaya de la conectividad aérea al crecimiento del PIB es débil. Los grupos se caracterizan según los factores clave que explican su divergencia.

### Tipología: Grupo más predominante entre las regiones de cada país

**Grupo 1: Demanda de viajes de negocios, baja conectividad —** Lituania*, Polonia, Hungría, Rumanía, Bulgaria, Grecia.

**Grupo 2: Dependencia del turismo, bajos ingresos —** Portugal, España, Francia, Noruega*, Italia, Eslovaquia.

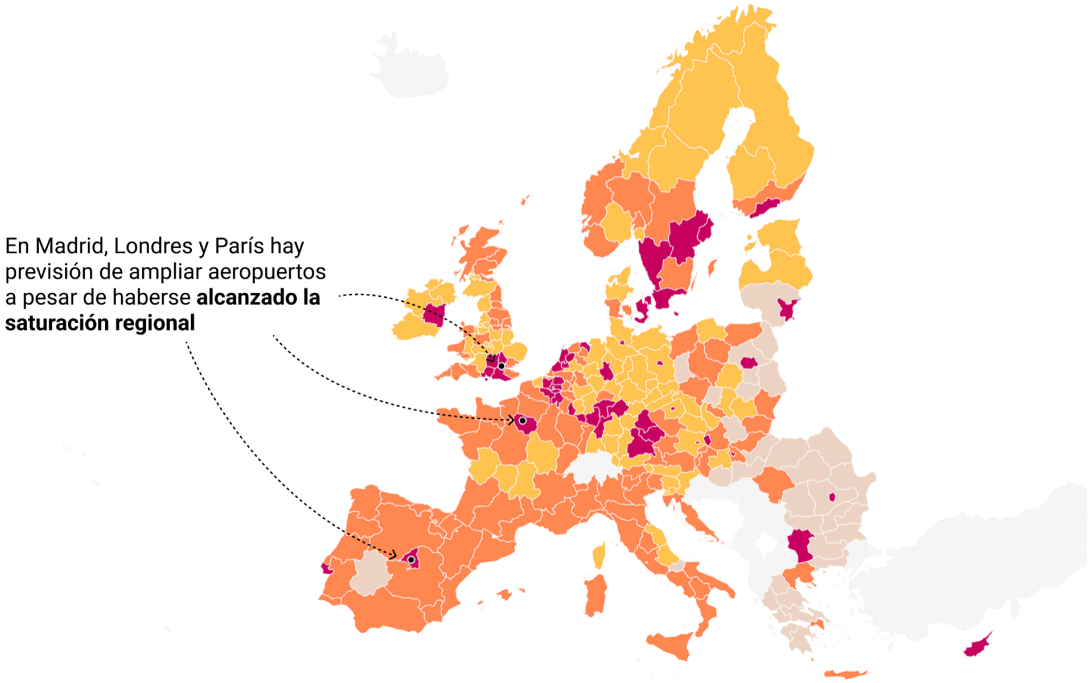
**Grupo 3: Baja demanda de viajes de negocios, alto turismo emisor; y Grupo 4: Altos ingresos, en fase de saturación —** Irlanda, Reino Unido, Bélgica†, Países Bajos*, Dinamarca, Suecia†, Finlandia, Alemania, Austria, Eslovenia, Chequia, Estonia, Letonia.

* Países en los que existe un empate entre los grupos más predominantes se asignan según el grupo dominante al aplicar una ponderación por población.

† Países con mayoría de regiones del Grupo 4 y que carecen de datos completos sobre viajes se combinan con el Grupo 3.

## Relación entre transporte aéreo de pasajeros y economía por regiones en Europa

- Grupo 1: Demanda de viajes de negocios, ingresos bajos
- Grupo 2: Dependencia del turismo. Beneficios mermados por el descenso del turismo de calidad*
- Grupo 3: Baja demanda de viajes de negocios, región exportadora de turismo
- Grupo 4: Altos ingresos/conectividad, situación de saturación




Fuente: estudio "The economics of air transport in Europe", de New Economic Foundation • NUTS 2016 • *El valor aportado por el turismo podría mejorarse mediante el desarrollo del transporte terrestre, estancias más largas y fomento del alojamiento local, en lugar de por la cantidad de llegadas por vía aérea.

**Tipología: Características**

**Grupo 1: Demanda de negocios y baja conectividad**

Constituido por 32 regiones (12 %), que representan el 6 % de la población total y el 3 % del PIB total europeo, este grupo se encuentra principalmente en Europa del Este y no suele incluir grandes destinos turísticos. Los niveles de renta y de conectividad aérea son bajos, aunque la demanda de viajes de negocios muestra cierto crecimiento, lo que deja margen para una mejora impulsada por la conectividad. Existe una probabilidad moderada de una relación causal que vaya de la conectividad aérea al crecimiento del PIB.

**Grupo 2: Regiones dependientes del turismo y de bajos ingresos**

Integrado por 105 regiones (38 %), que representan el 37 % de la población y el 33 % del PIB europeos, este grupo se concentra principalmente en Europa del Sur, donde las economías turísticas son más grandes que la media. Los niveles de renta son ligeramente inferiores al promedio, y se observa una estancación en la demanda de viajes de negocios por vía aérea. Aunque existe una probabilidad moderada de una relación causal que vaya de la conectividad aérea al PIB, esta se ve atenuada por diversos factores, como la dependencia relativa del transporte aéreo frente a las rutas terrestres y el turismo interno, la infraestructura turística y la duración de las estancias. En otras palabras, el valor del turismo podría mejorar mediante un mejor transporte terrestre, estancias más largas y un mayor uso de alojamientos locales, más que por el aumento del número de llegadas aéreas.

**Grupo 3: Baja demanda de viajes de negocios y alto turismo emisor**

Formado por 76 regiones (28 %), que albergan el 30 % de la población y el 28 % del PIB europeos, este grupo se encuentra principalmente en Alemania, el Reino Unido, Chequia y los países escandinavos. La conectividad aérea ya está muy desarrollada, y existen indicios de una saturación —e incluso descenso— de la demanda de viajes de negocios. En estas regiones hay poca evidencia de una relación causal que vaya de la conectividad aérea al PIB; por el contrario, la causalidad parece ir del crecimiento del PIB a la conectividad aérea. Es decir, el aumento de los ingresos está impulsando la demanda de viajes de ocio al extranjero, lo que genera déficits en el gasto turístico.

**Grupo 4: Regiones de altos ingresos y alta conectividad en fase de saturación**

Compuesto por 60 regiones (22 %), que albergan el 26 % de la población y el 36 % del PIB europeos, este grupo incluye la mayoría de las capitales europeas y las regiones mejor conectadas del continente, especialmente en el sur y el oeste de Alemania, el sureste del Reino Unido, así como en gran parte de Bélgica, los Países Bajos y Suecia. Con un PIB elevado, estas regiones parecen estar alcanzando un punto en el que una mayor conectividad aérea ya no aporta un valor significativo adicional. Hay evidencia de saturación en la demanda de viajes de negocios por vía aérea, y poco respaldo a la existencia de una relación causal entre la conectividad aérea y el crecimiento del PIB.

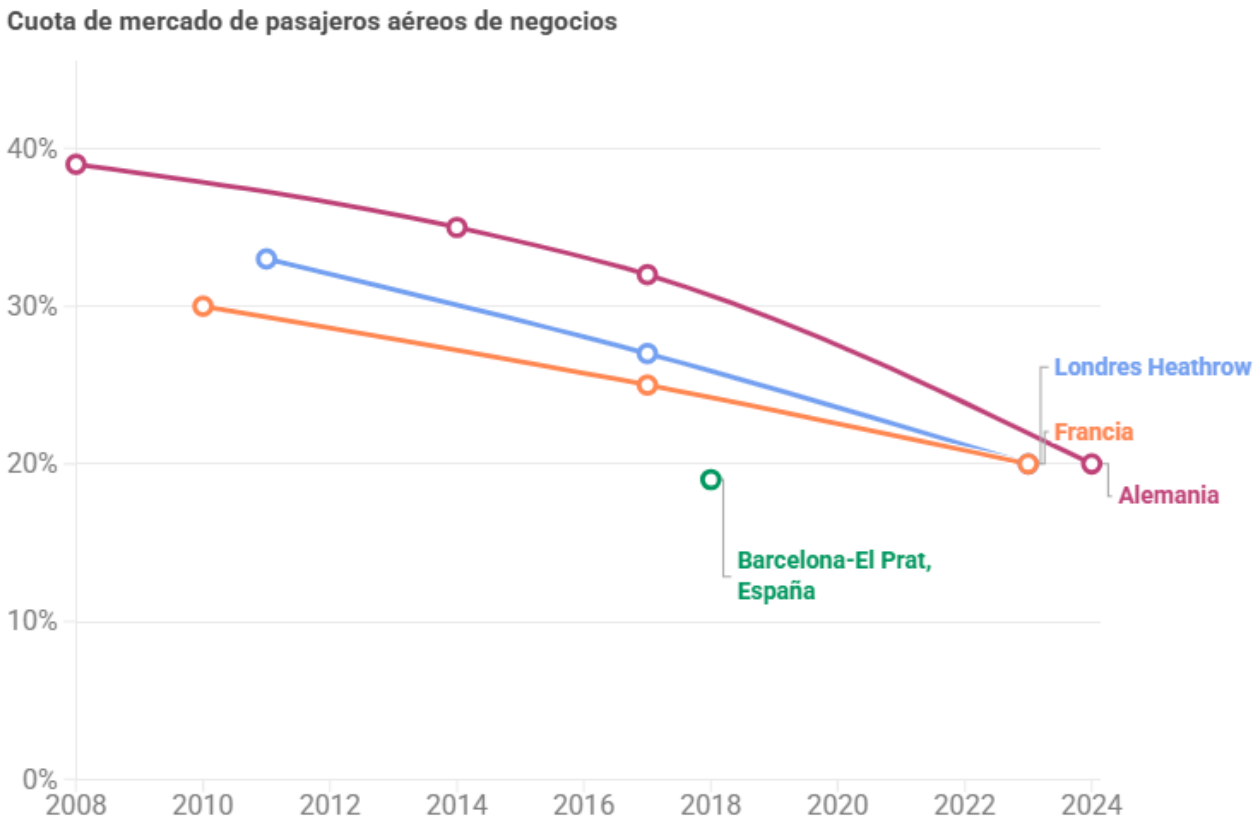
## 2.3 Factores de diferenciación clave

¿Qué está provocando esta divergencia entre regiones? El estudio identifica dos factores clave.

### 2.3.1 Demanda para los viajes de negocios

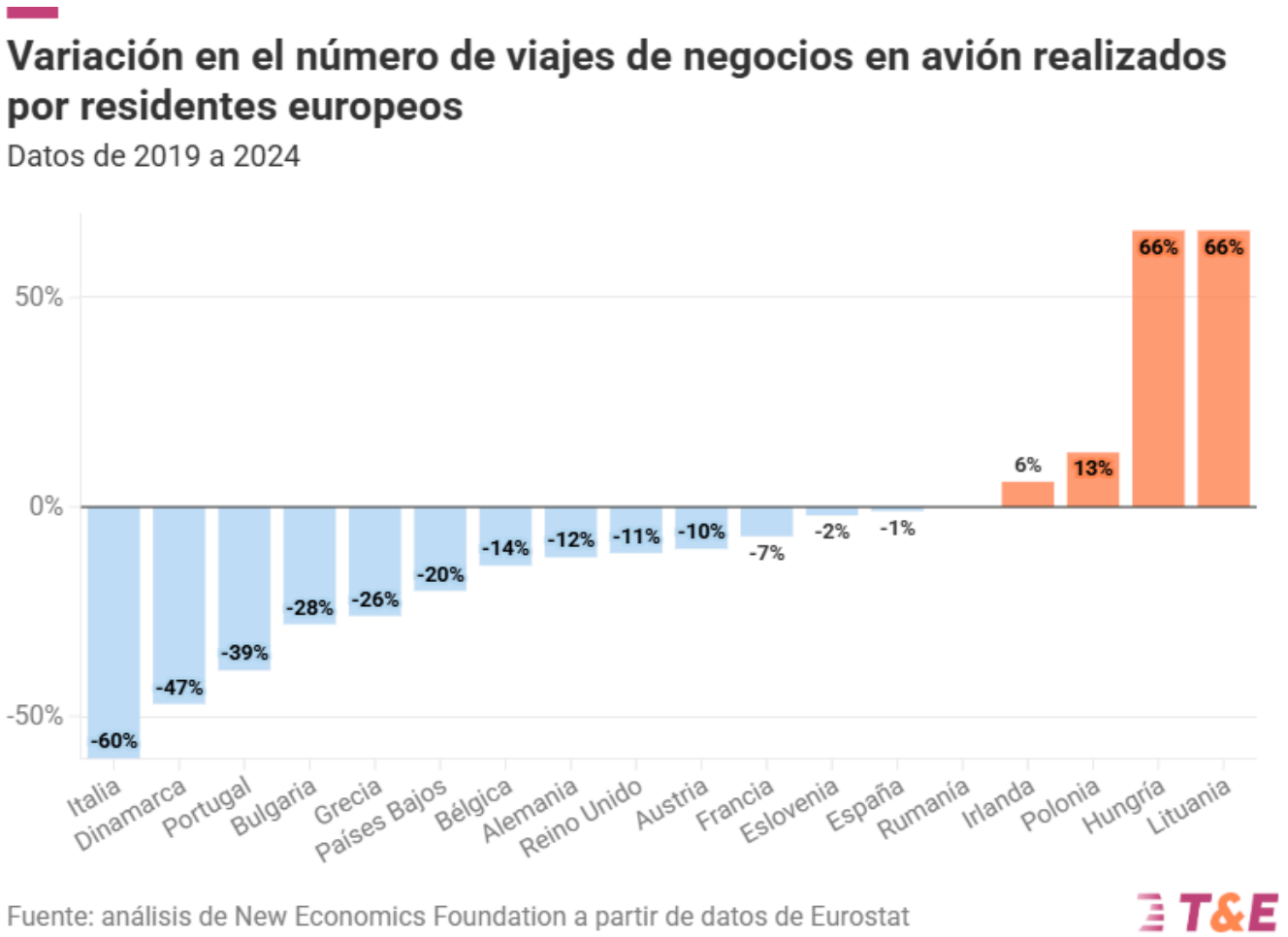
El primer factor son los cambios en la demanda de viajes de negocios. En los clústeres 2, 3 y 4, los altos niveles de conectividad aérea han saturado esta demanda. Y para varios sectores empresariales, el beneficio marginal de los viajes aéreos en comparación con las alternativas digitales ha disminuido. Los datos de los aeropuertos de Londres Heathrow y Barcelona, así como los datos nacionales de Francia y Alemania, apuntan a una situación similar de disminución o baja proporción de viajes aéreos por motivos de negocios.

**Cuota de mercado de pasajeros aéreos de negocios en determinadas localidades**




Fuente: análisis de estudios de pasajeros realizado por New Economics Foundation a partir de datos de la UK Civil Aviation Authority (Reino Unido), de Flughafenverband ADV (Alemania), del Ministère Chargé des Transports (Francia), y del gestor aeroportuario español Aena

Los datos nacionales de Eurostat lo confirman, especialmente desde la pandemia de COVID-19. Por el contrario, algunos países del grupo 1 muestran un crecimiento en la demanda de viajes aéreos de negocios.



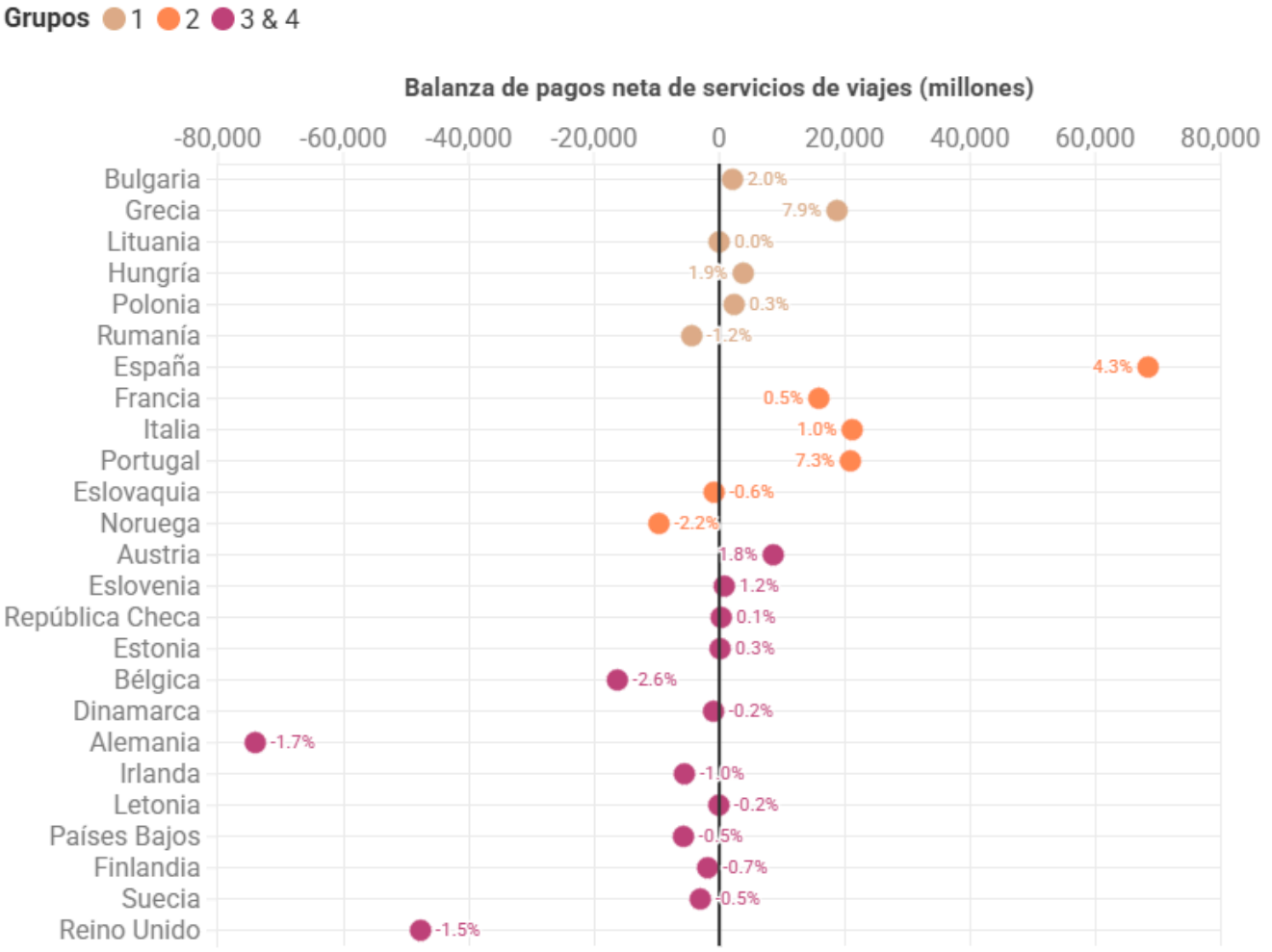

La nueva evidencia significa que las investigaciones anteriores, que reconocían amplios beneficios económicos impulsados por el crecimiento del transporte aéreo basado principalmente en los pasajeros de negocios, están ya desactualizadas. **El *punto de saturación*, en el que la capacidad adicional de transporte aéreo ya no facilita el crecimiento empresarial, se ha alcanzado ya en gran parte de Europa** (grupos 3 y 4). La saturación reduce el papel del crecimiento del transporte aéreo como factor causal del crecimiento del PIB per cápita, algo que debe tenerse en cuenta para la formulación de políticas.

### 2.3.2 Origen de los flujos turísticos

El segundo factor que impulsa la divergencia entre regiones es la naturaleza de los flujos turísticos. Los grupos 1 y 2 registran superávits medios netos globales en el gasto en viajes del 1,2 % y el 1,5 % del PIB, respectivamente. Sin embargo, los **clústers 3 y 4** muestran un déficit medio global del 1,2 % del PIB, lo que **sugiere que los viajes aéreos son una sangría neta**, en lugar de una fuente neta de flujos de gasto.

## Balanza de pagos neta por servicios de viajes por país (2024)

El número de la etiqueta muestra la proporción del PIB




Fuente: análisis de New Economics Foundation a partir de datos de Eurostat

Las regiones del grupo 1 no suelen ser destinos turísticos importantes, lo que deja cierto margen para la mejora impulsada por la conectividad. **Sin embargo, se requiere un análisis más matizado para el grupo 2: el crecimiento del transporte aéreo puede facilitar el crecimiento del PIB, pero el análisis sugiere que este crecimiento se ve moderado por una serie de factores relacionados con lo que aporta valor al turismo.**

Entre los visitantes que se alojan en establecimientos turísticos convencionales, el número medio de noches por viaje ha disminuido rápidamente. Es probable que el aumento de los viajes aéreos frecuentes de corta duración haya incrementado la proporción del gasto del viaje destinada a los costes de transporte, reduciendo así el gasto que se queda en el territorio.

Una parte importante de la actividad turística no depende del transporte aéreo y puede generarse a través de medios alternativos, como la red ferroviaria. El número de noches por viaje puede aumentarse sin que se produzca un incremento neto del transporte aéreo (por

ejemplo, mediante estancias más largas, transporte terrestre o turismo nacional). El valor creado depende de la calidad de la infraestructura turística local (por ejemplo, las plazas hoteleras) y del valor que dejan los visitantes, y no solo del volumen de llegadas.

Es decir, el valor del turismo podría mejorarse mediante el transporte terrestre, estancias más largas y alojamiento local, en lugar de desplazamientos por avión. Esto plantea importantes cuestiones sobre cómo se crea y distribuye el valor del turismo en Europa. Este será el tema central de la segunda parte del estudio(que se publicará en 2026).

## 3. Conclusiones y recomendaciones

Las investigaciones financiadas por la industria tienden a destacar la correlación entre el transporte aéreo y el crecimiento del PIB a nivel paneuropeo. Este estudio va un paso más allá, evaluando la causalidad y revelando las variaciones regionales.

El análisis muestra que la relación causal según la cual el crecimiento de la conectividad aérea impulsa el crecimiento del PIB per cápita sólo puede tener una base estadística en el 37 % (101) de las regiones, muchas de las cuales se encuentran en Europa del Este. Por el contrario, en el 53 % (145) de las regiones se encontró una relación causal según la cual el crecimiento de los ingresos impulsa la demanda de transporte aéreo (principalmente el turismo emisor). Estas regiones dominan gran parte del norte y el oeste de Europa.

Estas últimas parecen estar acercándose a un punto de saturación, en el que una mayor conectividad aérea ya no aporta un valor añadido significativo. Sin embargo, se trata de las mismas regiones en las que se están llevando a cabo importantes ampliaciones de aeropuertos en Fráncfort, anunciadas en París, Dublín, Bruselas y Lisboa, y recientemente aprobadas por los gobiernos de Madrid y Londres. En este contexto, es necesario un examen más detallado, ya que las afirmaciones generales sobre los beneficios económicos ya no son suficientes.

Por lo tanto, es esencial realizar una revisión crítica de los supuestos y los modelos subyacentes que hasta ahora han guiado las decisiones sobre las políticas que afectan al transporte aéreo y al turismo (por ejemplo, la ampliación de los aeropuertos y la fiscalidad del transporte aéreo), con el fin de garantizar que se utilicen datos y modelos actualizados y específicos de cada región, para informar con precisión las decisiones políticas.

Basándose en los resultados de este estudio, T&E recomienda a los responsables políticos lo siguiente:

- **Detener el crecimiento del transporte aéreo,** incluida la ampliación de los aeropuertos, y **llevar a cabo una revisión crítica** de los datos actualizados y específicos de cada región sobre los supuestos beneficios económicos.

- **Poner fin a las ampliaciones de aeropuertos** en regiones donde el crecimiento de la conectividad aérea ya no impulsa el crecimiento del PIB per cápita ni el valor del turismo de calidad, y donde la demanda de viajes de negocios está alcanzando la saturación.
- **Reconsiderar las estrategias de conectividad del transporte y el valor del turismo,** dando prioridad a la calidad de la red ferroviaria y la infraestructura turística local sobre la cantidad de llegadas de turismo aéreo.

---

## Información adicional

**Denise Auclair**
Head of Travel Smart Campaign
denise.auclair@transportenvironment.org

**Carlos López de la Osa García**
Aviation Technical Manager
carlos.lopez@transportenvironment.org