
LAS CONTRIBUCIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES DE AIR NOSTRUM



Ivie

València, 14 de octubre de 2021

Este estudio ha sido realizado por el siguiente equipo investigador:

Joaquín Maudos (Ivie y Universitat de València)
José Manuel Pastor (Ivie y Universitat de València)
Manuela Pardo (Universitat de València)
Amadeo Fuenmayor (Universitat de València)
Rafael Granell (Universitat de València)
Carlos Albert (Ivie y Universitat de València)
Irene Zaera (Ivie)

EDICIÓN

Alicia Raya (Ivie)

DOCUMENTACIÓN

Belén Miravalles (Ivie)





ÍNDICE

Resumen Ejecutivo	7
1. Introducción	19
2. La actividad de Air Nostrum	21
3. Las contribuciones socioeconómicas de Air Nostrum	31
3.1. <i>La contribución a la creación del hub Madrid</i>	33
3.2. <i>La importancia de Air Nostrum para la actividad turística</i>	42
3.2. <i>La importancia de Air Nostrum en la vertebración y en la accesibilidad del territorio</i>	50
3.4. <i>La prestación de servicio de Air Nostrum en rutas de Obligación de Servicio Público y en exclusividad en determinados aeropuertos</i>	55
3.5. <i>Otras contribuciones sociales</i>	58
4. La contribución de Air Nostrum a la generación de VAB, empleo y recaudación fiscal	69
4.1. <i>Impactos económicos en términos de cifra de negocios, VAB y empleo</i>	69
4.2. <i>Impacto fiscal</i>	77
5. Conclusiones	81
Anexo 1. Metodología Input-Output	83
Anexo 2. Ramas productivas de la tabla Input-Output de España, 2015	89
Anexo 3. Estimación del impacto fiscal	91



Resumen Ejecutivo

Este Resumen Ejecutivo sintetiza las principales contribuciones socioeconómicas de Air Nostrum y presenta, a las personas e instituciones interesadas en disponer de una valoración general, el papel que desempeña la compañía en la economía y la sociedad española.

El transporte aéreo es un sector estratégico de cuya actividad depende el funcionamiento del resto de sectores, y con una significativa importancia cuantitativa en el conjunto de la economía española, aportando el 3,9 % del valor añadido y el 4,1 % de su empleo. Aparte de su importancia económica directa, el transporte aéreo cumple una función insustituible en la sociedad tanto por impulsor del desarrollo de la actividad turística nacional e internacional, como por facilitar la accesibilidad prestando un servicio de transporte de pasajeros y mercancías a zonas que, de otra forma, permanecerían completamente aisladas.

Air Nostrum es una compañía líder en el transporte aéreo regional en España siendo, con diferencia, la compañía aérea valenciana más importante de la Comunitat Valenciana y una de las cinco empresas más importantes de la región. Asimismo, es líder en España en la aviación regional. Su actividad ejerce un papel muy relevante como motor económico, generando VAB, empleo y recaudación fiscal en toda España.

Pero el papel de Air Nostrum no se limita al terreno estrictamente económico, sino que también ejerce múltiples contribuciones sociales directas, algunas de ellas con repercusiones económicas de largo plazo muy relevantes, entre las que cabe destacar el papel de Air Nostrum como compañía alimentadora y distribuidora de tráfico del Grupo Iberia en el *Hub* de Madrid, su contribución al desarrollo del turismo en España o como aerolínea vertebradora de España en mercados nichos, comunidades ultra periféricas y rutas en Obligación de Servicio Público.

Este informe tiene como objetivo poner en valor las múltiples contribuciones sociales y económicas de Air Nostrum en España. Las siguientes líneas sintetizan los principales resultados y mensajes del informe referidos, salvo mención expresa, al año 2019.

La actividad de Air Nostrum

Air Nostrum es la aerolínea líder de la aviación regional en España y una de las mayores compañías aéreas independientes de este segmento en Europa. Su actividad reciente puede resumirse en los siguientes mensajes:

- **Air Nostrum nació en València en 1994** con el objetivo de convertirse en la aerolínea regional de referencia en el sur de Europa.
- La **firma de un acuerdo de franquicia con Iberia en 1997** por el cual todos sus vuelos comienzan a comercializarse bajo la marca "Iberia Regional Air Nostrum" ha sido fundamental para la trayectoria de ambas compañías.
- La aviación comercial fue uno de los sectores más castigados por la crisis de 2008 y **Air Nostrum reaccionó muy rápido ante la terrible crisis de demanda con un rotundo plan de ajuste** basado en

cuatro pilares: 1) Racionalización de la flota y gestión del exceso de capacidad; 2) Reestructuración de la operación comercial y abandono de las rutas con pérdidas; 3) Reducción de los costes laborales; y 4) Restauración del equilibrio patrimonial y financiero.

- En mayo de **2014 finalizó el proceso de ampliación de capital de la compañía**, con la entrada de nuevos inversores en el accionariado de Air Nostrum.
- Su trayectoria le ha llevado a estar entre las **5 mayores aerolíneas regionales de Europa y entre las 20 mayores del mundo**. En 2019 Air Nostrum alcanzó una cifra de negocios de **539 millones de euros, transportó a 5,2 millones de pasajeros y contaba con una flota de 47 aeronaves** que opera en 7 países de Europa y norte de África y 46 aeropuertos.
- Air Nostrum es la **compañía regional más galardonada de Europa**. Entre sus premios destaca el "Premio a la Aerolínea del Año" (en 8 ocasiones), otorgado por la *European Regional Airline Association*, el "Mercury Award 1998" (*International Flight Catering Association*), la "Palma de Oro a la Excelencia Sostenida" (*European Regional Airline Association*), el "Flight International Aerospace Industry Awards: Best Aviation Company" o el "Premio a la mejor compañía regional del mundo" (revista *Air Transport World*).

Las contribuciones socioeconómicas de Air Nostrum

El Grupo Iberia ofrece servicios de transporte en solitario a 126 destinos de 47 países y a 224 destinos en 50 países en código compartido con otras aerolíneas. El dinamismo de la compañía y su liderazgo mundial han contribuido a colocar a España en las primeras posiciones del mundo en cuanto a tráfico de pasajeros.

- España, con 210,1 millones de pasajeros transportados, es la **2º potencia europea en tráfico aéreo, y la 4ª potencia mundial**, unas posiciones muy por encima de la que ocupa España en el contexto mundial en términos de población o PIB.
- La actividad de **Air Nostrum genera importantes externalidades positivas sobre la sociedad española:**
 - Contribuye a la creación del *hub* Madrid.
 - Posibilita la actividad turística.
 - Vertebrado el territorio y mejora la accesibilidad de las regiones ultraperiféricas.
 - Opera rutas en Obligación de Servicio Público (OSP).
 - Genera otros impactos socioeconómicos.

La contribución de Air Nostrum a la generación del Hub de Madrid

- Air Nostrum **alimenta los vuelos de largo, medio y corto radio del Grupo Iberia** con pasajeros incorporados de otras alianzas **y los distribuye desde el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas** a aeropuertos españoles o del Sur de Europa. Esta actividad posibilita que Iberia siga siendo la compañía líder en número de vuelos y pasajeros entre Europa y Latinoamérica, por lo que **Air Nostrum contribuye**

a generar la ventaja competitiva que supone para España que el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas sea la “Puerta de Europa” para la mayor parte del tráfico entre Sudamérica y Europa.

- La actividad de Air Nostrum permite generar un “efecto sede”, en tanto que la condición de *hub* **permite la existencia de una amplia oferta de vuelos a infinidad de destinos** internacionales que **atrae la localización de empresas en España**.
- Gracias a la contribución de Air Nostrum, **el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas representa el 53,5% del total de tráfico en los aeropuertos peninsulares**, un peso muy superior al 14,3% que representa la población de la Comunidad de Madrid en el conjunto de España. Asimismo, dio servicio a 61,7 millones de pasajeros siendo el 11º del mundo en términos de pasajeros internacionales.
- El tráfico de dicho aeropuerto para la compañía es muy importante, representando **más de la mitad (50,3%) de los pasajeros peninsulares transportados** por Air Nostrum.
- Air Nostrum **contribuye a alimentar los vuelos de largo recorrido del Grupo Iberia con más de 1,4 millones de pasajeros** con vuelos de conexión en el aeropuerto Adolfo-Suárez Madrid-Barajas, generando, entre otros efectos, una recaudación de 69,5 millones de euros en tasas para AENA.
- Air Nostrum es la aerolínea **líder en vuelos y transporte de pasajeros en rutas con Francia**. El número de pasajeros de Air Nostrum transportados desde Madrid a las rutas galas ascendió a 755 mil pasajeros.
- **La contribución de Air Nostrum a alimentar los vuelos** de largo recorrido del Grupo Iberia **genera un círculo virtuoso** pues al contribuir al sostenimiento de dichos vuelos, posibilita la mejora del producto, impulsa la competitividad del Grupo Iberia y la construcción del *hub* Madrid.
- Air Nostrum es tan importante para el tráfico del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas que puede considerarse como una **aerolínea de carácter sistémico para el hub Madrid**.

La importancia de Air Nostrum para la actividad turística

El turismo es un sector importante para los países de la OCDE y muy especialmente para España. La economía española es altamente dependiente del turismo y para su sostenimiento precisa de una nutrida oferta de rutas con vuelos regulares capaces de acercar los destinos turísticos al turismo nacional y, especialmente al extranjero. La tarea desempeñada por Air Nostrum en este sentido es primordial.

- **España es el segundo destino turístico mundial** por delante de países como Estados Unidos, Italia y Grecia con enorme tradición turística. Su ubicación geográfica, clima, cultura, gastronomía, costumbres, la existencia de archipiélagos, las ciudades patrimonio de la Humanidad, o sus playas con banderas azules han contribuido a esta destacada posición en el *ranking*, pero también **lo ha favorecido la existencia de un transporte aéreo muy desarrollado**. En este sentido, el transporte aéreo en general y en particular **la actividad de Air Nostrum resulta estratégica para el desarrollo del modelo económico de España**.
- En España **el sector turístico representa el 12,4% de nuestro Producto Interior Bruto y el 12,9% del total de ocupación** en España (2,7 millones de empleos), lo que lo convierte **en la principal actividad económica del país**.

- El grado de dependencia económica del sector turístico es mayor en los dos archipiélagos y en regiones como la Comunitat Valenciana. Así, **en Illes Balears, el turismo representa más del 44% del PIB y el 32% del empleo y en Canarias el 35% del PIB y el 40,4% del empleo.**
- La actividad turística se sustenta en la accesibilidad que le proporcionan las aerolíneas. **El 82,2% de los turistas internacionales que llegan a España** (69 millones) **y el 11,6% de los desplazamientos de los turistas residentes** (22,5 millones) **utilizan el transporte aéreo.**
- **La dependencia del turismo internacional del transporte aéreo es especialmente importante en el caso de los dos archipiélagos**, en donde la condición de islas condiciona la accesibilidad de otros medios de transporte y el 100% de los turistas internacionales llegan a las islas utilizando medios aéreos. Si la aviación comercial es importante para España, **en las islas es un servicio de primera necesidad.**
- El transporte aéreo de turistas internacionales también es fundamental en el caso de Madrid (93%), posiblemente por su condición de *hub*, y Andalucía y Comunitat Valenciana, regiones en donde más del 80% de los turistas internacionales llegan por transporte aéreo.

La importancia de Air Nostrum en la vertebración y accesibilidad del territorio

La accesibilidad y conectividad de los territorios es importante en tanto que permite al país atraer inversiones, talento, sedes de empresas o desarrollar el turismo y el comercio. Sin embargo, en muchos territorios españoles las circunstancias orográficas complicadas, su condición de isla o su ubicación en otro continente, hacen que la accesibilidad sea imposible por medios terrestres y el tráfico aéreo se convierte en fundamental.

- **La conectividad aérea**, además de estas indudables ventajas individuales y empresariales, económicas y no económicas, **contribuye a la vertebración del territorio, fomenta la diversidad y evita la despoblación de territorios.**
- **Air Nostrum ha favorecido de forma notable la movilidad de personas y mercancías**, la vertebración del territorio **y, por tanto, el desarrollo económico y del conjunto de España.**
- La actividad de **Air Nostrum ha contribuido a aprovechar las fortalezas de cada territorio, fomentar la diversidad y explotar sus ventajas competitivas y fomentar la especialización productiva**, lo que redundará en mejoras de productividad.
- La conectividad proporcionada por **Air Nostrum contribuye a reducir la necesidad de concentraciones de personas, reduciendo así los efectos no deseables de la despoblación** de territorios y la "España vaciada".
- Al conectar los territorios, **Air Nostrum facilita a los ciudadanos el acceso a servicios públicos esenciales.**
- La capacidad de prestación de servicios a los ciudadanos de Air Nostrum y de vertebración del territorio es indudable.

- **Air Nostrum es la 7ª compañía aérea de España** y representa **el 3,9 % del total de pasajeros transportados**.
- **Air Nostrum presta servicios en 34 aeropuertos, el 77 % de los aeropuertos españoles.**
- **Air Nostrum dedica el 52,2 % del total de rutas, el 33,7 % de sus vuelos y el 29,8 % de los pasajeros transportados (1,5 millones) a dar servicio a los territorios ultraperiféricos.**
- **Air Nostrum representa el 93 % del tráfico aéreo de Melilla con la península y el 75 % del tráfico aéreo interbalear.**

Prestación de servicio en rutas de Obligación de Servicio Público y en exclusividad en determinados aeropuertos

La escasa demanda de tráfico y la reducida rentabilidad de determinadas rutas desincentiva la iniciativa privada y obliga al Estado a establecer rutas de Obligación de Servicio Público (OSP) que garanticen unos servicios mínimos de transporte aéreos que satisfagan las necesidades de movilidad de los residentes de estas zonas y la conectividad estos territorios. El papel de Air Nostrum es importantísimo:

- Air Nostrum es una compañía con vocación de servicio público y prueba de ello es que **opera en 11 rutas operadas en régimen de OSP, el 46 % del total de rutas declaradas OSP en España.**
- Air Nostrum es el **único operador en Burgos y León.**
- Air Nostrum tiene una cuota superior al 75 % en Melilla, Pamplona y Badajoz y es el primer operador en Almería, Jerez, Pamplona, Melilla, Badajoz y Lleida y el segundo en Menorca, Granada y València.

Otras contribuciones sociales

El papel de Air Nostrum en la sociedad y economía españolas no se limita a su contribución a la creación del *hub* Madrid, al desarrollo de la actividad turística, o a su importante papel en la vertebración del territorio, ni tampoco al impacto económico y fiscal de su actividad. La actividad de Air Nostrum genera otras importantes contribuciones con repercusiones socioeconómicas:

- **Air Nostrum tiene vocación de servicio público y es uno de los principales transportistas de los programas del IMSERSO.** En 2019 utilizaron el avión como medio de transporte para participar en el programa más de 491 mil personas. Air Nostrum transportó a 140 mil personas participantes en el programa.
- **Air Nostrum ha impulsado la generación de un *cluster* industrial alrededor de sus instalaciones.**
- **Air Nostrum genera “efecto sede”** al propiciar un alto nivel de conectividad favoreciendo la posibilidad de hacer negocios a las empresas y ayudando a la localización de sedes empresariales.
- **Air Nostrum es cantera de grandes directivos de compañías aéreas.**
- **Air Nostrum atrae, retiene y genera talento.** Air Nostrum ha sido y es un polo de atracción, formación y exportación de talento para la aviación comercial. El alto nivel de cualificación aporta una imagen positiva de formación e innovación.

- **Air Nostrum apuesta por las universidades y la innovación**, colaborando con universidades y escuelas de negocio en la formación de universitarios y emprendedores.
- **Air Nostrum está comprometida con la sociedad** y participa activamente en iniciativas en defensa de causas sociales y medioambientales.

La contribución de Air Nostrum a la generación de VAB, empleo y recaudación fiscal

Además de las contribuciones sociales y económicas anteriormente descritas, Air Nostrum ejerce una contribución significativa a la actividad económica de España como consecuencia del estímulo económico del gasto e inversiones realizadas por la empresa y que suponen una inyección de demanda a la actividad económica de su entorno, generando importantes impactos económicos. Los principales resultados obtenidos para el año 2019 son los siguientes.

- Air Nostrum ha realizado un **gasto total de 609 millones de euros**, de los que el 63 % (384,6 millones) es en favor de empresas españolas.
- Air Nostrum ha generado un **impacto total en España de 1.084,8 millones de euros en ventas** de las empresas y de **333,5 millones de euros de PIB**, lo que ha permitido generar/mantener **7.052 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo**.
- **El sector servicios concentra** la mayor parte de los impactos económicos que genera Air Nostrum, **el 87,9 % en el caso de la renta y el 89,9 % en el empleo**.
- El desglose por ramas de actividad permite destacar al sector del transporte, que concentra el 34,4% de la renta total que genera la compañía (114,7 millones de euros) y el 29,8% del empleo (2.100 puestos de trabajo).
- Estos resultados indican que **por cada euro que Air Nostrum gasta o invierte** en España:
 - **Genera 2,8 euros de ventas**
 - **Aporta 0,87 euros de PIB**
- Asimismo, **por cada millón de euros de gasto o inversión** en España, **se crean/mantienen 18,3 puestos de trabajo**.
- **Air Nostrum genera recaudación fiscal para las arcas públicas**, tanto de forma directa como a través de los impactos indirectos e inducidos que crea en la economía española.
- El **impacto fiscal directo de Air Nostrum es de 36,5 millones de euros**, de los que 21,9 son impuestos directos e indirectos y 14,6 millones cotizaciones a la seguridad social.
- Los efectos arrastre que produce la actividad en la economía da lugar a rentas y ventas que están sometidas a distintas figuras tributarias. Asimismo, el empleo indirecto e inducido genera cotizaciones a la seguridad social. El **impacto fiscal indirecto e inducido** por estos efectos **asciende a 103 millones de euros**.

- El **impacto fiscal total de Air Nostrum es de 139,5 millones de euros, de los que el 31,4 % son ingresos a favor de la seguridad social.**
- Estos resultados indican que **por cada euro que la Air Nostrum gasta en España se genera un retorno para las arcas públicas de 36 céntimos.**

LA ACTIVIDAD DE AIR NOSTRUM



47
AVIONES

63
RUTAS

+5 MILL.
PASAJEROS

27
AÑOS DE HISTORIA

Primera aerolínea regional independiente de Europa
Excelencia empresarial

+500 MIL
EUROS CIFRA DE NEGOCIO

CERCA DE
1500
EMPLEADOS



PREMIO A LA AEROLÍNEA DEL AÑO

ORO: 1999-2000, 2002-2003, 2003-2004, 2007-2008, 2011-2012
BRONCE: 2014, 2015
Otorgado por la ERA (European Regional Airline Association)



MERCURY AWARD

1998
IFCA (International Flight Catering Association)



PREMIO FLIGHT INTERNATIONAL AEROSPACE INDUSTRY AWARDS: BEST AVIATION COMPANY

2003



SEGUNDA MEJOR AEROLÍNEA REGIONAL DE EUROPA

Según los pasajeros, por su diseño de producto, atención al cliente y calidad de servicio



PREMIO A LA MEJOR COMPAÑÍA REGIONAL DEL MUNDO

2011
Revista **Air Transport World** (Washington)



PALMA DE ORO A LA EXCELENCIA SOSTENIDA

2004
Distinción a perpetuidad que concede la **ERA** (European Regional Airline Association)



Alianza con **Iberia**



EL MODELO **AIR NOSTRUM** FUNCIONA:



INCREMENTA EL TRÁFICO AÉREO



EFICACIA Y VIABILIDAD COMPROBADAS



COMERCIALIZA IBERIA



FAVORECE RUTAS SOSTENIBLES

LA CONTRIBUCIÓN SOCIOECONÓMICA DE AIR NOSTRUM

España es...

2^a

Potencia europea

4^a

del mundo

...en tráfico de pasajeros



El aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** representa el...

50%

...de pasajeros de AIR NOSTRUM

GRACIAS A AIR NOSTRUM EL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS ES UN HUB QUE...



Da servicio a...

61,7
MILLONES

...de pasajeros

Representa el...

30%
DE PASAJEROS

...(del total) de aeropuertos peninsulares

Es el...

11^o
DEL MUNDO

...en pasajeros internacionales

AIR NOSTRUM...



Transporta a...

1,4 MILLONES

de viajeros por el aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas**



Genera...

69,5 MILLONES DE EUROS

en tasas



AIR NOSTRUM...

LÍNEA SISTÉMICA

para el *hub* Madrid

EL TURISMO DEPENDE DE LA ACTIVIDAD DE AIR NOSTRUM

España es...

1^o RESERVA DE LA BIOSFERA

2^o TURISTAS

1^o BANDERAS AZULES

4^o PATRIMONIO MUNDIAL



El turismo depende del transporte aéreo...



82%

turistas internacionales

11%

desplazamiento de turistas residentes

Utilizan transporte aéreo...



100%

en Baleares y Canarias



La aviación comercial es **1^a NECESIDAD** en los archipiélagos

LA CONTRIBUCIÓN SOCIOECONÓMICA DE AIR NOSTRUM

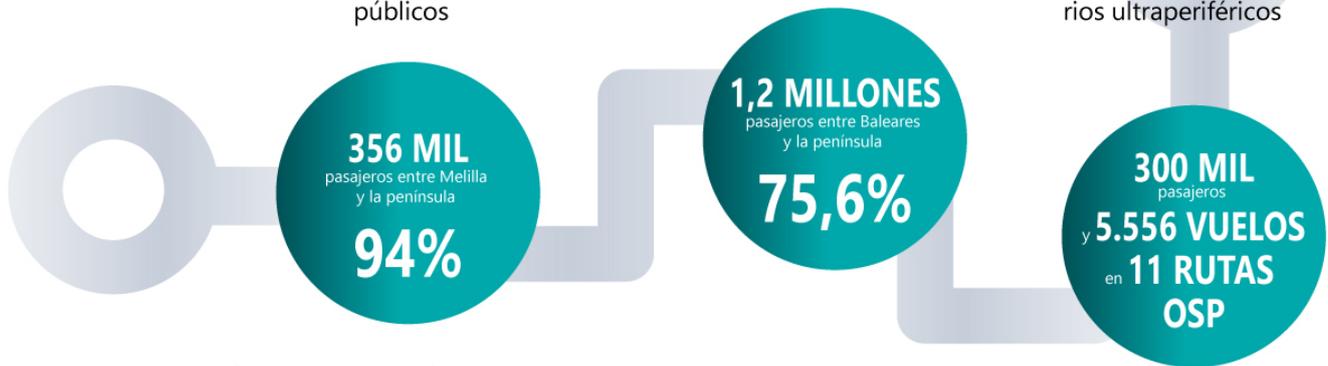
AIR NOSTRUM VERTEBRA EL TERRITORIO...

...operando en el **77%** de los **aeropuertos españoles**

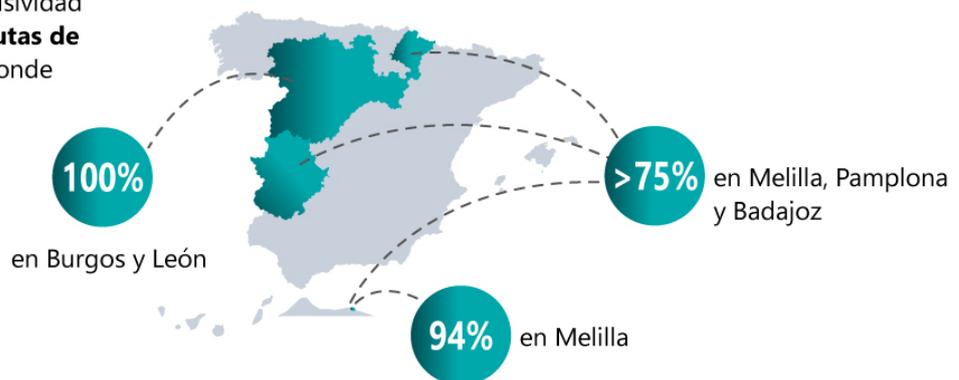
...**fomentando la diversidad** y evitando la despoblación de territorios y **aumentando la accesibilidad** a servicios públicos

...operando el **45,8%** de las **rutas de OSP** en España

...dedicando el **52%** de **sus rutas** a dar **servicios a 1,5 millones de ciudadanos** de territorios ultraperiféricos



...operando en exclusividad en **territorios con rutas de baja densidad** en donde representa:



AIR NOSTRUM EJERCE OTRAS CONTRIBUCIONES SOCIALES

Principal transportista del IMSERSO

140 MIL PASAJEROS

Apuesta por la **innovación** y colabora con **Universidades**



Crea, atrae y revierte TALENTO con empleos de calidad



Genera **cluster industrial** alrededor de sus instalaciones

55 MILL. DE EUROS EN TASAS



- Direc.Gral.Guardia Civil (Helicópteros)
- S.A. Agricultores de la Vega
- Geci Española Aerospace
- Air Nostrum Lam
- Cessna Spanish Citation
- Ministerio del Interior (Helicópteros Tráfico)
- E. P. E. Sociedad Salvamento
- Boluda Corporación Marítima
- Mercadona, S.A.
- Gestair
- Dean Ibáñez Miñana

961 PROVEEDORES



Está **comprometido con la sociedad** en defensa de causas sociales y medioambientales

LA CONTRIBUCIÓN DE AIR NOSTRUM A LA GENERACIÓN DE VAB, EMPLEO Y RECAUDACIÓN FISCAL





1. Introducción

El sector transporte es uno de los más importantes de la economía española, no solo por ser un sector estratégico de cuya actividad depende el funcionamiento del resto de sectores, sino también por su importancia cuantitativa en el conjunto de la economía, aportando el 3,9 % del valor añadido y el 4,1 % de su empleo. Dentro del sector transporte, el aéreo cumple una función importante y en ocasiones insustituible al prestar servicio de transporte de pasajeros y mercancías a zonas que, de otra forma, permanecerían completamente aisladas.

Air Nostrum es una empresa valenciana de transporte aéreo de altos vuelos. Lejos quedan aquellos años en los que se gestó una pequeña compañía de aviación que, casi tres décadas después, se ha convertido en la línea aérea regional independiente más grande de Europa. En la actualidad Air Nostrum es, con diferencia, la compañía aérea valenciana más importante de la Comunitat Valenciana, una de las cinco más grandes de la comunidad y la empresa líder en la aviación regional en España. Su actividad ejerce un papel muy relevante como motor económico en la Comunitat Valenciana, generando VAB, empleo y recaudación fiscal en toda España.

Pero el papel de Air Nostrum no se limita al terreno estrictamente económico, sino que a lo largo de sus 27 años de funcionamiento, la aerolínea ha destacado por sus significativas contribuciones socioeconómicas, algunas de ellas con repercusiones de largo plazo muy relevantes, entre las que cabe destacar el papel de Air Nostrum como su contribución al desarrollo del turismo, como compañía alimentadora y distribuidora de tráfico del Grupo Iberia en el *Hub* de Madrid, pero también como aerolínea vertebradora de España en mercados nichos, comunidades ultra periféricas y rutas en Obligación de Servicio Público.

A lo largo de su trayectoria, la calidad operativa de Air Nostrum y su vocación de servicio público se ha compatibilizado con una rentabilidad financiera continua desde el final de la crisis global de 2008-2013, encadenando desde entonces y hasta la llegada de la pandemia seis años consecutivos de ganancias y una situación saneada de fondos propios y tesorería. Su fortaleza, tanto operativa como financiera, han permitido a Air Nostrum crecer de manera sostenida, gozar de ratios de solvencia y calidad crediticia y firmar así grandes contratos de flota, así como la construcción de su propio hangar de mantenimiento.

No cabe duda de que la actual pandemia ha hecho mella en el sector y Air Nostrum no ha escapado a la significativa reducción de la demanda de tráfico aéreo. Aun con ello, la empresa ha mantenido una política de preservación de caja y contención del gasto, habiendo alcanzado además acuerdos con los financiadores de flota, así como recurrido a las líneas de crédito ICO y convocado un ERTE que afecta en mayor o menor grado a toda la plantilla.

El presente informe muestra que la compañía Air Nostrum está construida con unos sólidos mimbres que le permiten afrontar los decisivos retos a los que se enfrenta como aerolínea regional para seguir contribuyendo al desarrollo económico nacional y operando exitosamente, también en rutas en obligación de servicio público.

Las múltiples contribuciones socioeconómicas de la actividad de la empresa, junto con la solvencia técnica que viene avalada tanto por su trayectoria como por los numerosos reconocimientos y galardones con que ha sido premiada Air Nostrum, apuntan a que estamos ante una compañía que ya está reanudando sus vuelos con mayor dinamismo que la media del sector a medida que las circunstancias sanitarias lo van permitiendo. Así, este verano Air Nostrum ha retomado el 87 % de sus rutas de hace dos años, liderando el *ranking* de compañías con más operaciones en la red AENA de enero a marzo y convirtiéndose en una de las aerolíneas que menos operaciones ha reducido con respecto al primer trimestre del año pasado, un 43,6 % frente al 71,6 % de la media.

El presente estudio está orientado en dos direcciones; de un lado, a modo de carta de presentación, muestra la actividad desempeñada por Air Nostrum como compañía líder en el sector aéreo regional y, del otro, aporta información verificada y contrastable que permite valorar las diversas contribuciones socioeconómicas de su actividad, así como su impacto económico. El objetivo no es sencillo, porque aparte del impacto económico a corto plazo, que sí es cuantificable, la actividad de Air Nostrum ejerce multitud de contribuciones económicas y sociales de más largo plazo con resultados multidireccionales y de difícil, sino imposible, cuantificación.

A la vez, en tanto que Air Nostrum es una empresa privada, pero que recibe puntualmente apoyo financiero del sector público, el presente informe cumple la función de presentar a la sociedad española los resultados de sus actividades en un ejercicio de responsabilidad social corporativa que permita a la sociedad y a sus responsables políticos valorar si el impacto económico de su actividad y sus contribuciones económicas y sociales de largo plazo son suficientemente importantes como para merecer el apoyo público.

El estudio se compone de cinco capítulos, a lo largo de los cuales se presenta el análisis de las contribuciones económicas y sociales de Air Nostrum. Tras esta introducción, el capítulo segundo describe la actividad de la compañía en el contexto de la aviación regional en España. El capítulo tercero analiza diversas contribuciones socioeconómicas como la contribución a la construcción del *hub* Madrid-Barajas, su papel impulsor del desarrollo del sector turístico o su contribución a la vertebración de mercados turísticos, comunidades ultraperiféricas y rutas en Obligación de Servicio Público. El capítulo cuarto estima el impacto económico a corto plazo de su actividad en cuanto a la generación de PIB, empleo y recaudación fiscal. Finalmente, el capítulo 5 sintetiza las principales conclusiones del informe.

2. La actividad de Air Nostrum

Air Nostrum es la aerolínea líder de la aviación regional en España y una de las mayores compañías aéreas independientes de este segmento en Europa. Su acuerdo de franquicia con el Grupo Iberia ha sido tomado como referente a nivel europeo de modelo de colaboración entre las compañías de bandera y las aerolíneas regionales.

Nacida en València con el objetivo de convertirse en la aerolínea regional de referencia en el sur de Europa, el nombre inicialmente elegido para denominar a la compañía, Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, acreditaba claramente esta vocación. El proyecto Air Nostrum se gestó en 1994 cuando, con la liberalización del mercado aéreo europeo, el equipo liderado por Carlos Bertomeu, entonces director de inversiones de Nefinsa, y Emilio Serratosa, su presidente, supieron ver la oportunidad que aparecía para lanzar una compañía aérea regional. Air Nostrum se constituye el 23 de mayo de ese año y, durante los meses siguientes, un equipo compuesto inicialmente por tan solo seis personas, que fue creciendo hasta un centenar, puso en marcha el primer proyecto de aviación regional privado de España.

Air Nostrum es una de las 5 mayores aerolíneas regionales de Europa y está entre las 20 mayores del mundo

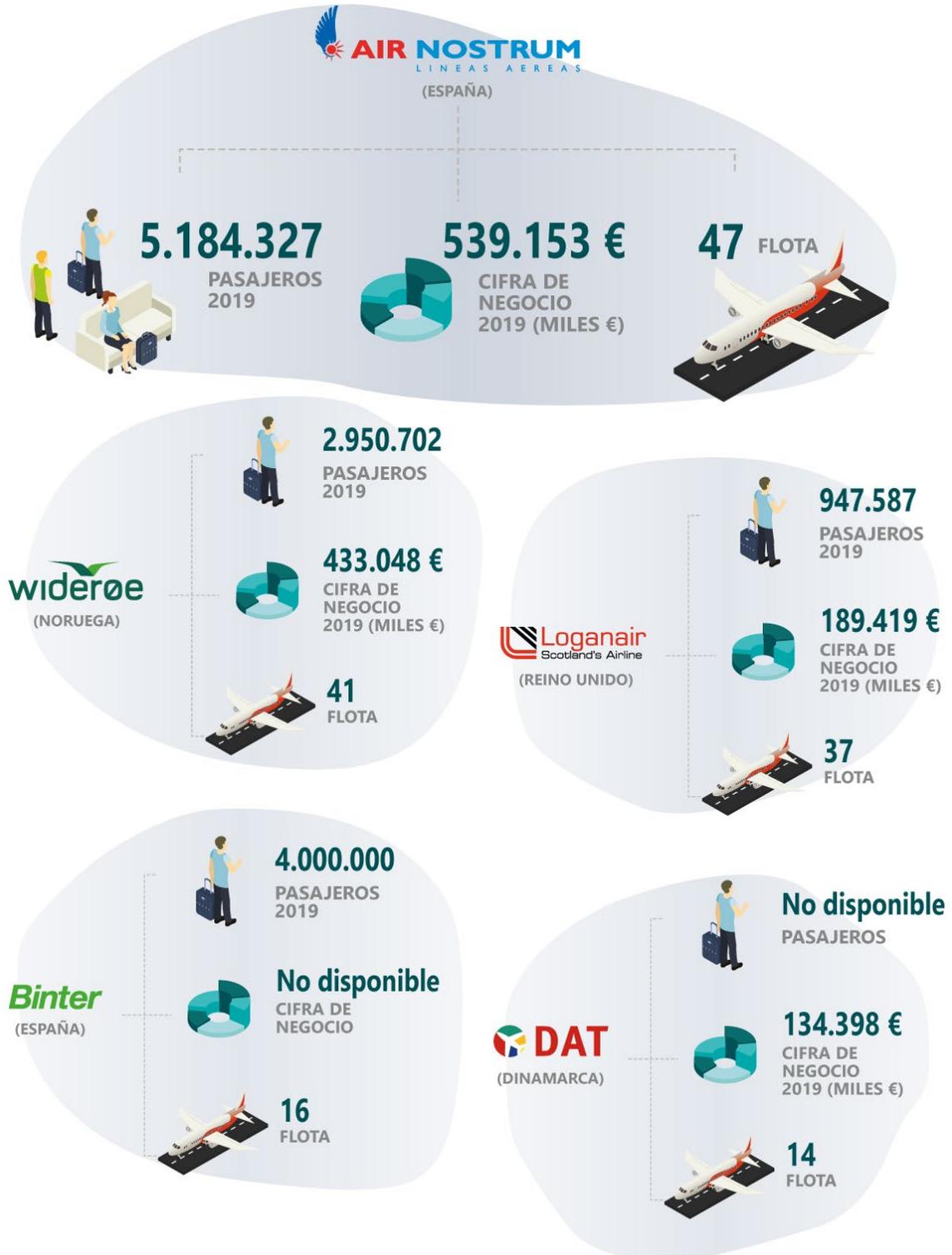
“Supimos aprovechar en positivo la ventaja que nos llevaban las demás compañías europeas. (...) analizamos la forma de trabajar de decenas de aerolíneas, estudiamos todos los informes que caían en nuestras manos sobre operaciones, comercialización, marketing, servicio a bordo, mantenimiento (...) para copiar las mejores prácticas de otras compañías regionales, a la vez que evitábamos sus errores (...) sin perder de vista que la estrategia de la compañía debía centrarse absolutamente en ofrecer el mejor servicio al pasajero.”

Entrevista a Carlos Bertomeu en Avion Revue con motivo del 10º aniversario de la compañía (2004)

Las primeras rutas operadas por Air Nostrum causaron sorpresa en el sector y dieron una pincelada acerca de cuál sería la vocación de futuro de la compañía.

Tras la liberalización del mercado aéreo europeo las dos grandes compañías de aviación privadas que operaban en territorio español apostaron claramente por el puente aéreo, la “joya de la corona” de Iberia, evidenciando su propósito de competir con ella. En cambio, Air Nostrum se posicionó con una estrategia radicalmente opuesta, iniciando operaciones en rutas hasta ese momento inexistentes, o en otras que nadie quería, mostrando desde sus inicios su voluntad de vertebrar regiones y convertirse en la mejor compañía regional de España y la más grande de las compañías regionales independientes europeas, como muestra la **figura 2.1.**

Figura 2.1. Principales magnitudes de las 5 aerolíneas regionales independientes europeas más grandes



“Cuando lanzamos el Barcelona-Menorca en temporada de invierno recuerdo haber leído unas declaraciones en una revista del sector en la que nos llamaban “locos”, pero lo cierto es que el tiempo nos daría la razón, en España había una demanda latente de vuelos regionales y la misión de Air Nostrum era diseñar una oferta que la hiciese aflorar y proporcionase un servicio nuevo a los pasajeros.”

Entrevista a Carlos Bertomeu en Avion Revue con motivo del 10º aniversario de la compañía.

Quedaba claro, pues, que la relación con Iberia no sería de competencia, sino de colaboración. Así, en mayo de 1997, Air Nostrum firma un acuerdo de franquicia con Iberia por el cual todos sus vuelos comienzan a comercializarse bajo la marca "Iberia Regional Air Nostrum". Desde el primer momento la dirección de Air Nostrum llegó a la conclusión de que la viabilidad futura de la compañía pasaba por firmar una alianza con Iberia, lo que implicaba a su vez que Iberia aceptase que Air Nostrum volase con su código. La alta dirección de Iberia valoró el proyecto de Air Nostrum como sólido y bien financiado, pero puso además tres condiciones, que la compañía valenciana asumió desde entonces:

En primer lugar, Air Nostrum debía ser capaz de operar de manera complementaria a Iberia, aportándole valor y sin restarle en ningún momento volumen de pasajeros.

Como segunda condición, Iberia impuso que la profesionalidad de Air Nostrum fuese tal, que en ningún momento se vinculase su marca a una mala imagen que pudiera desprestigiarles, ni por supuesto pusiese en riesgo a los pasajeros de Iberia.

Por último, Iberia quiso aprovechar la apuesta de Air Nostrum por un tipo de avión poco conocido en esos momentos en el territorio nacional, el de turbohélice. La compañía valenciana debería introducir este modelo y mostrar su eficacia y seguridad al mercado español.

Figura 2.2. Condiciones impuestas por Iberia para establecer una alianza con Air Nostrum



Comenzaba así esta nueva etapa en la historia de Air Nostrum. Tras la sustitución progresiva por parte de Air Nostrum de los enlaces hasta entonces operados por Aviaco y el exitoso desarrollo de la red radial con Madrid y Barcelona, la incorporación de reactores abrió un nuevo horizonte para la compañía. Destinos como Toulouse, Nantes, Lyon, Bolonia, Burdeos, Niza o Marsella, que en la actualidad son pilares para el crecimiento de la red global del Grupo Iberia, comenzaron a ser operados en aquellos años y la internacionalización de la red de Air Nostrum contribuyó de manera determinante al desarrollo del tráfico con Latinoamérica de la compañía de bandera y su consolidación hoy en día como líder en ese mercado.

Facturó en 2019 539 millones de euros

“En esta segunda fase el desarrollo no era tan obvio. La idea era ir “a pescar” a casa de las alianzas ajenas e imaginábamos que esa “sustracción” de pasajeros no les iba a hacer ninguna gracia a nuestros competidores. Le pongo un ejemplo, hasta que pusimos la ruta Turín-Madrid, los turineses que querían viajar a Buenos Aires volaban Turín-Roma y enlazaban allí con el vuelo Roma-Buenos Aires. Hacían ambas rutas con Alitalia. Sin embargo, Alitalia tenía un producto más débil que el de Iberia, tan solo tres vuelos semanales frente a los dos vuelos diarios de nuestro socio. Por eso, cuando inauguramos el enlace Turín-Madrid logramos desviar un amplio porcentaje del tráfico de esta zona de Italia hacia Sudamérica vía Madrid. Iberia ganaba y nosotros también. Esta es la verdadera estrategia “win to win” de la que le hablaba antes y el resultado es que Air Nostrum es, hoy por hoy, la compañía aérea líder en destinos entre España y Francia, y entre España e Italia.”

“100 años de historia de la aviación en la Comunidad Valenciana”. Libro editado por la Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. 2009

En septiembre de 2008, el mercado cambió radicalmente y la aviación comercial fue uno de los primeros sectores en sufrir la mayor crisis económica en la historia reciente de Europa, superada posteriormente por la crisis del Covid-19.

Gráfico 2.1a. Número de pasajeros España-Europa, 2003-2011 (millones)

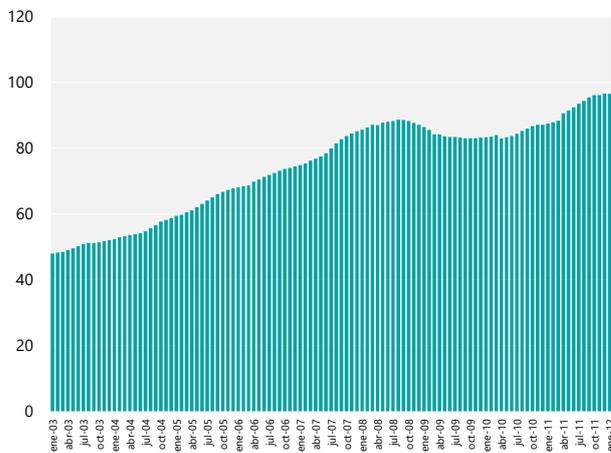
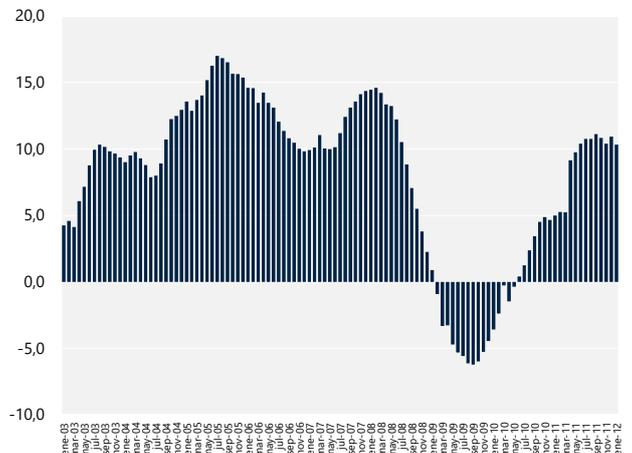


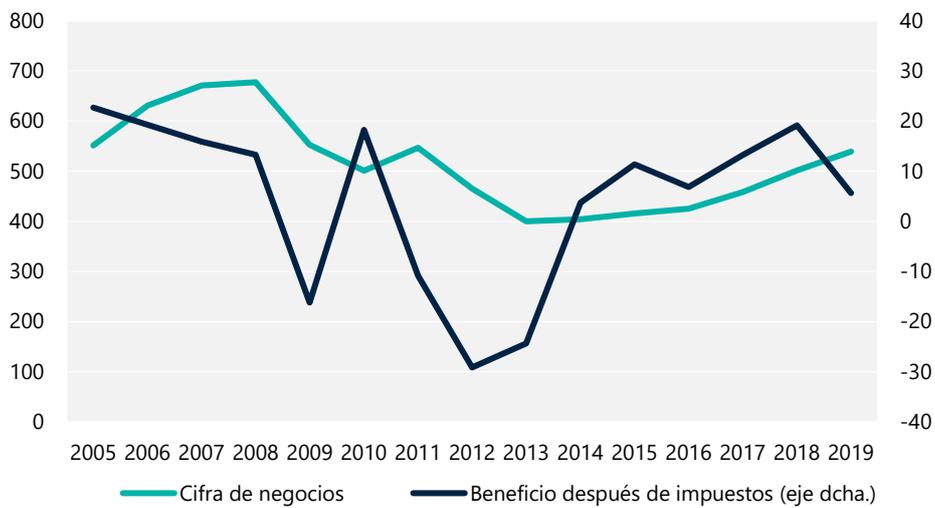
Gráfico 2.1b. Tasa de variación interanual de pasajeros España-Europa, 2003-2011 (porcentaje)



Fuente: AENA y elaboración propia.

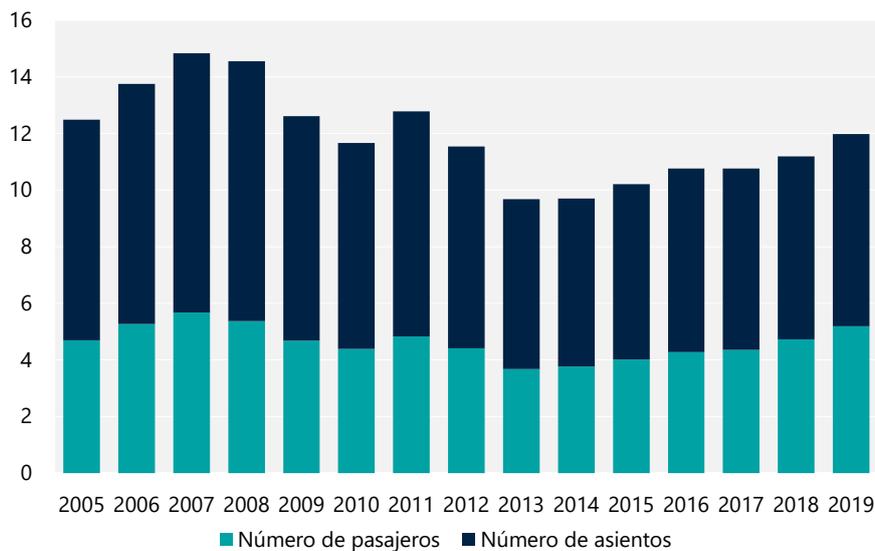
El número de viajeros cayó de forma dramática. Además, no solo se reducían los desplazamientos en términos absolutos, sino que la crisis hizo que los pasajeros dejaran de pagar los billetes al precio que lo hacían hasta el momento, desplomándose el ingreso medio por pasajero un 38%. Al sumar a esta caída de ingresos la subida de costes por el incremento del precio del carburante en esas mismas fechas, el sector de la aviación en general, y Air Nostrum con él, cayó en lo que vino a denominarse “la tormenta perfecta”.

Gráfico 2.2. Cifra de negocios y beneficios después de impuestos de Air Nostrum, 2005-2019 (millones de euros)

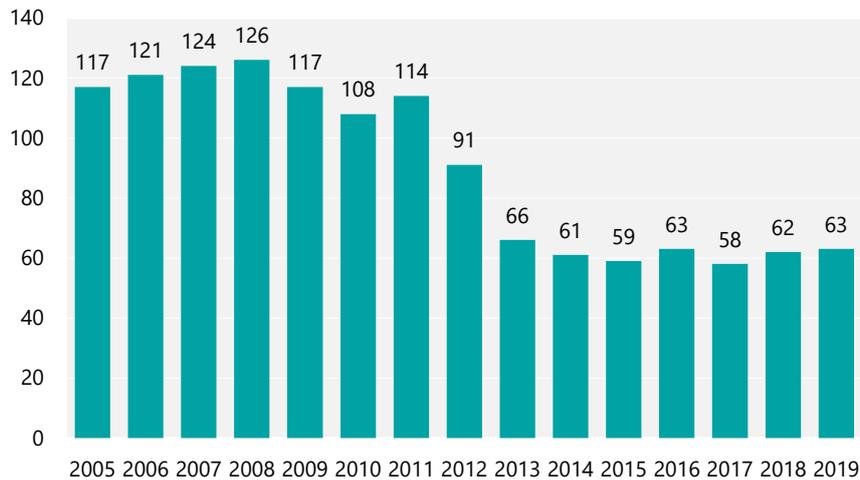


Fuente: Air Nostrum.

Gráfico 2.3. Volumen de actividad de Air Nostrum, 2005-2019 (millones)



Fuente: Air Nostrum.

Gráfico 2.4. Rutas ofrecidas por Air Nostrum, 2005-2019 (número)

Fuente: Air Nostrum.

Una vez más, Air Nostrum reaccionó muy rápido ante la terrible crisis de demanda y se adoptaron múltiples medidas en todos los ámbitos de la empresa, implementando un contundente plan de ajuste con el objetivo de mejorar su competitividad, reducir el exceso de capacidad y potenciar la conectividad con el Grupo Iberia en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

No obstante, los indicadores del sector en 2012 continuaron su deterioro, con tasas negativas de variación interanual de pasajeros, llevando a una nueva reestructuración dirigida a una mejora rápida de competitividad, basada en cuatro pilares que incidían en los esfuerzos ya realizados en 2009 (**figura 2.3**).

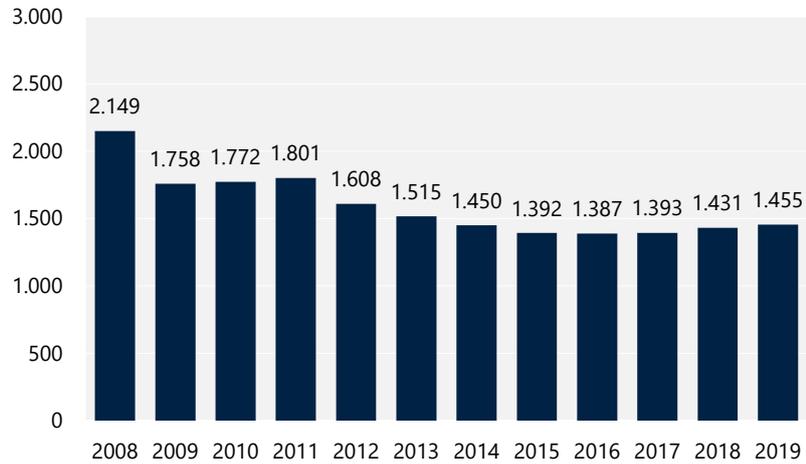
Por un lado, era imprescindible racionalizar la flota, puesto que el exceso de capacidad lastraba las oportunidades de una reestructuración exitosa. En este sentido, Air Nostrum había sido pionera en introducir nuevos modelos de avión. Entre 2010 y 2012 se habían incorporado 15 aviones nuevos a su flota, diez CRJ 1000 y cinco ATR 72-600, que con sus 72 plazas colaboraban con el objetivo de reducir el coste por asiento ante la disminución del número de pasajeros y el descenso del ingreso medio. Con la necesidad de reducir la flota, el número de aviones se redujo en un 27%.

Además, la situación requería de una seria reestructuración de la operación comercial, así como el abandono de determinadas rutas en las que se operaba con pérdidas, reduciéndose las rutas entre 2012 y 2013 en un 28%.

Un tercer pilar de la reestructuración pasaba por un control exhaustivo de los costes laborales. La apuesta de Air Nostrum fue minimizar las reducciones de plantilla, salida común entre otras aerolíneas. En lugar de ello, en Air Nostrum se aprovecharon algunas circunstancias muy específicas que llevaron a un ligero descenso del personal ocupado, se planteó un ERTE, pero sobre todo se actuó sobre los salarios, siendo los directivos los primeros en dar ejemplo y mostrar su compromiso con el futuro de la empresa al reducirse el suyo en un 40%.

**Cuenta en 2019 con una
plantilla de más de
1.400 profesionales**

Gráfico 2.5. Personal de Air Nostrum, 2008-2019 (número)



Fuente: Air Nostrum.

Por último, como cuarto pilar, el plan de ajuste para hacer frente a la compleja “tormenta perfecta” requería de una significativa restauración del equilibrio patrimonial y financiero de la compañía.

Figura 2.3. Grandes pilares de la reestructuración de Air Nostrum durante 2012



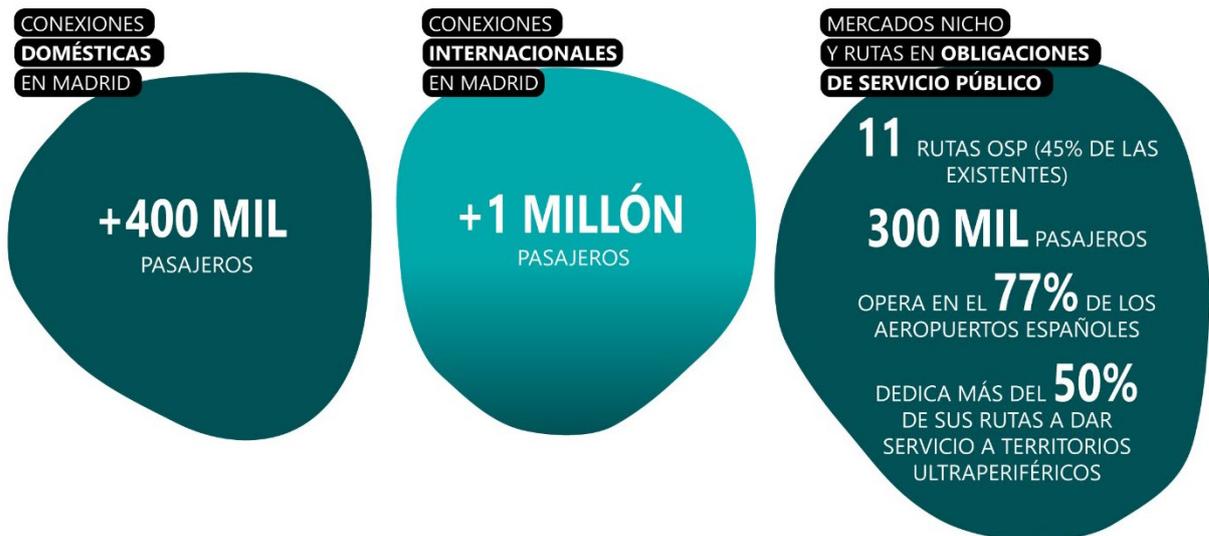
Transporta más de 5 millones de pasajeros

En mayo de 2014 finalizó el proceso de ampliación de capital de la compañía, con la entrada de nuevos inversores en el accionariado de Air Nostrum. Esta nueva etapa iniciada en 2014 ha coincidido con la recuperación de la demanda, la adaptación de precios, la bajada del coste medio por asiento y la tendencia al uso de aviones de mayor capacidad, además de ampliar notablemente la división de vuelos a la demanda con grandes corporaciones y operadores turísticos.

Air Nostrum ha optado desde entonces por diversificar el negocio, tanto geográficamente como por especialidades. Actualmente, Air Nostrum está focalizada en su *core business*:

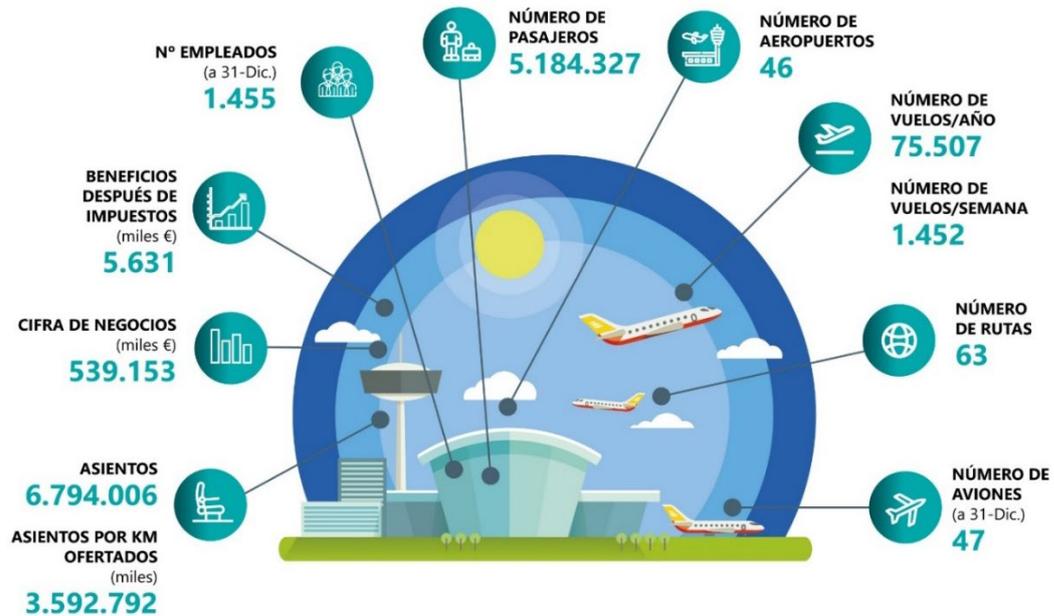
- Conexiones domésticas en Madrid.
- Conexiones internacionales en Madrid.
- Mercados nicho y rutas en Obligaciones de Servicio Público

Figura 2.4. Orientación actual del negocio de Air Nostrum



Su trayectoria le ha llevado a ser hoy una de las 5 mayores aerolíneas regionales de Europa y entre las 20 mayores del mundo.

Figura 2.5. Principales magnitudes que definen la actividad actual de Air Nostrum



Las grandes cifras vienen acompañadas de grandes logros y distinguidos reconocimientos, que en definitiva muestran de manera inequívoca el éxito de su modelo de gestión. No en vano, Air Nostrum es la compañía más galardonada de Europa, de entre cuyos premios destacan las ocho ocasiones en las que ha sido destacada como Aerolínea del Año por la *European Regional Airline Association*, o la mejor compañía regional del mundo, premio otorgado por la revista *Air Transport World* en 2011, por citar solo algunos de ellos (figura 2.6).

Figura 2.6. Premios y reconocimientos otorgados a Air Nostrum



En definitiva, el modelo que ha desarrollado Air Nostrum funciona:

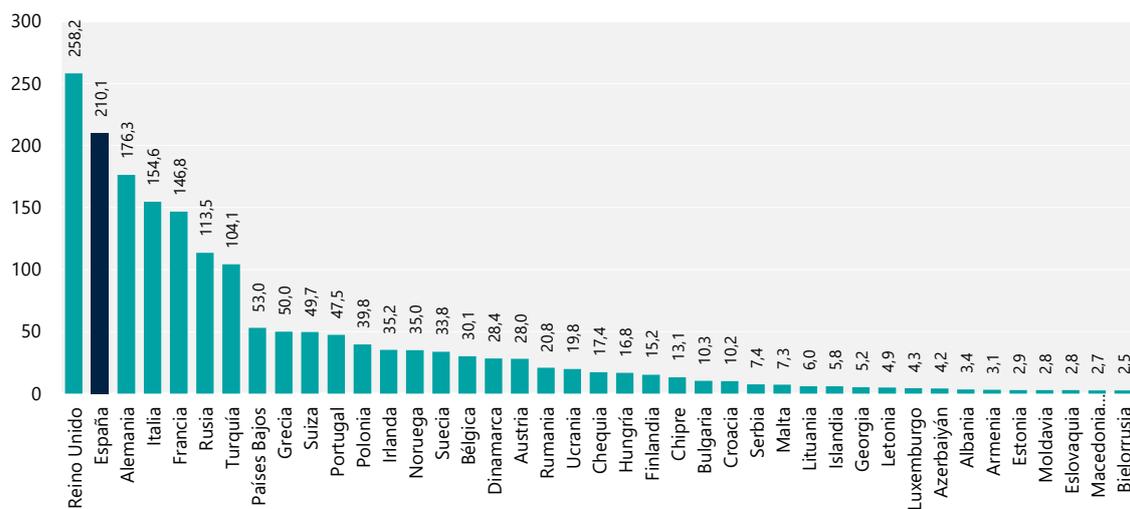
- Porque incrementa de manera muy importante (entre 2 y 3 veces) el tráfico existente previamente, lo que supone mayor riqueza para los territorios comunicados.
- Porque comercializa los servicios de Iberia, el líder del mercado mundial entre Europa y Latinoamérica, que incorpora los más exitosos avances en comercialización: Iberia.com, Serviberia, Iberia Plus, Iberia Plus, On Business, etcétera.
- Porque se sostiene en una empresa que ha demostrado su eficacia y viabilidad, presente en la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas de España.
- Para los aeropuertos supone una generación de tráfico muy importante que garantiza su desarrollo en rutas sostenibles.

3. Las contribuciones socioeconómicas de Air Nostrum

El Grupo Iberia ofrece servicios de transporte en solitario a 126 destinos de 47 países y a 224 destinos en 50 países en código compartido con otras aerolíneas. Como consecuencia de su eficaz desempeño durante sus 94 años de existencia, Iberia es en la actualidad una de las compañías aéreas más importantes del mundo, especialmente en cuanto a vuelos internacionales en los que con 12,6 millones de pasajeros transportados ocupa una destacada posición en el *ranking* mundial de compañías (posición 41). Asimismo, es la compañía líder en número de vuelos y pasajeros entre Europa y Latinoamérica por encima de otros grandes grupos como KLM-Air France. Y ello es en gran parte debido al acuerdo firmado en 1997 con Air Nostrum, que alimenta de pasajeros los vuelos de la compañía en el Aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

El dinamismo de la compañía y su liderazgo mundial han contribuido a colocar a España en las primeras posiciones del mundo en cuanto a tráfico de pasajeros. Nuestro país, con 210,1 millones de pasajeros transportados, es la 2º potencia europea en tráfico aéreo, solo por detrás del Reino Unido (258,2 millones) y la 4ª potencia mundial, detrás de EE.UU. (825,2 millones) y China (719,2 millones), unas posiciones muy por encima de la que ocupa España en el contexto mundial en términos de población o PIB (**gráfico 3.1**).

Gráfico 3.1. Número de pasajeros de tráfico aéreo por país, 2019 (millones)



Fuente: IATA PaxIS-Plus.

España es la 2ª potencia europea y la 4ª del mundo en tráfico de pasajeros

Sin embargo, más allá del liderazgo nacional e internacional del Grupo Iberia y de los datos acerca de su tamaño, destinos, pasajeros u operaciones de tráfico aéreo realizados que han contribuido a situar a España en el mapa aéreo del mundo, la actividad de la compañía es también importante por las repercusiones positivas que genera sobre la sociedad y la economía española. Repercusiones a las que contribuye directa e indirectamente su acuerdo con Air Nostrum cuya actividad se comercializa a través de la marca "Iberia Regional" y resulta determinante para la actividad del conjunto del Grupo.

Entre las múltiples contribuciones directas e indirectas de la actividad de Air Nostrum sobre la sociedad y economía española se pueden destacar las siguientes:

- **Contribuye a la creación del *hub* Madrid.** Sus servicios de transporte aéreo alimentan con pasajeros de regiones periféricas a los vuelos de medio y largo recorrido del Grupo Iberia. Asimismo, los vuelos de Air Nostrum distribuyen los pasajeros que proceden de vuelos de largo alcance de Iberia. Ambas tareas contribuyen así a la creación del *hub* Madrid, lo cual supone, entre otros efectos, una ventaja competitiva importante para las empresas españolas.
- **Alimenta al sector turístico.** Asimismo, la economía española, altamente dependiente del turismo precisa de una nutrida oferta de rutas con vuelos regulares capaces de acercar los destinos turísticos al turismo nacional y, especialmente al extranjero, que utiliza en gran medida el transporte aéreo.
- **Vertebra el territorio y mejora la accesibilidad de las regiones ultraperiféricas.** La gran oferta directa de rutas nacionales operadas directamente por Air Nostrum contribuye a vertebrar el territorio, a aumentar la accesibilidad a los servicios esenciales a la población de regiones con reducida oferta de otros medios de transporte, y a poner al alcance de las empresas nuevos mercados, lo cual no solo ayuda a reducir los riesgos de la España vaciada y a aumentar la competitividad empresarial, sino también a mejorar el bienestar de los ciudadanos. Asimismo, mediante su oferta de rutas a zonas ultraperiféricas, los ciudadanos y empresas de estas zonas pueden realizar actividades esenciales. Si el tráfico aéreo es un servicio importante en estas zonas, es además un servicio esencial que en ocasiones es ofertado en exclusiva por la compañía.
- **Operador en rutas en Obligación de Servicio Público (OSP).** En determinados territorios el transporte aéreo tiene carácter esencial, pero la escasa demanda desincentiva el establecimiento de rutas por parte de la iniciativa privada. La declaración de rutas operadas en régimen de OSP pretende garantizar la prestación de un servicio mínimo de carácter regular y mejorar la accesibilidad de estos territorios. Air Nostrum opera 11 rutas en régimen OSP, el 45,8 % de todas las rutas OSP existentes, lo cual es un claro signo de su vocación de servicio público.
- **Otros impactos socioeconómicos.** La actividad de Air Nostrum ejerce múltiples externalidades positivas en su zona de influencia, como la localización de proveedores en sus proximidades, su colaboración con los programas de viajes del IMSERSO, la contratación de empleados con una

La actividad de Air Nostrum genera importantes externalidades positivas sobre la sociedad española

elevada cualificación media, la apuesta por la formación, su compromiso con el medio ambiente o el “efecto sede” que genera la accesibilidad de los mercados en la localización de las empresas.

La **figura 3.1** ofrece un resumen de las contribuciones de Air Nostrum que se desarrollarán e ilustrarán a lo largo de la sección.

Figura 3.1. Contribuciones socioeconómicas directas e indirectas de Air Nostrum sobre la sociedad española



3.1. La contribución a la creación del *hub* Madrid

Una de las externalidades positivas más relevantes de la actividad de Air Nostrum es la que se refiere a la enorme ventaja competitiva que supone para España el hecho de que, gracias a la actividad de Air Nostrum alimentando los vuelos internacionales del Grupo Iberia, el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas pueda ser considerado como un *hub* en el panorama mundial.

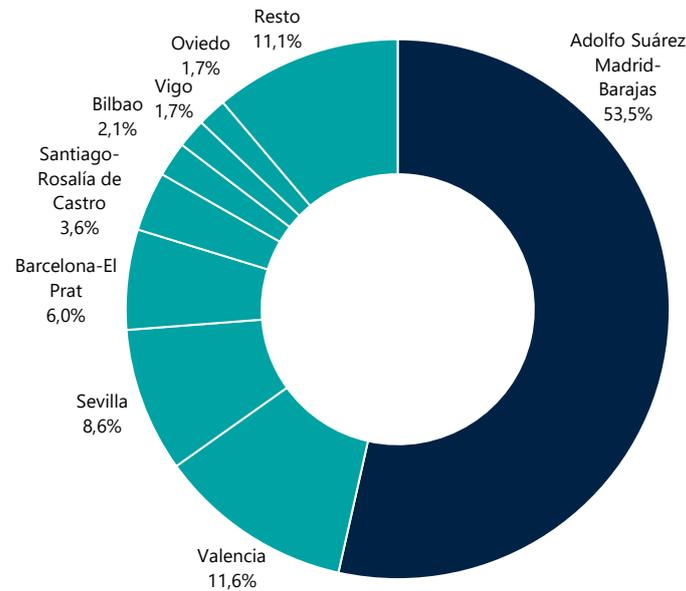
Un aeropuerto se considera que tiene la condición *hub* cuando recibe muchos más pasajeros de los que le corresponderían por el tamaño de su zona de influencia. El Aeropuerto de Schiphol en Holanda es un buen ejemplo de *hub* o aeropuerto sobredimensionado de acuerdo con lo que correspondería en función de la población de su zona de influencia.¹

El **gráfico 3.2** muestra que el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas representa el 22,4% del total de tráfico de pasajeros de los aeropuertos españoles (53,5% del total de tráfico en los aeropuertos peninsulares), un peso muy superior al 14,3% que representa la población de la Comunidad de Madrid en el conjunto de España. Esta condición de aeropuerto *hub* también se puede apreciar en el **gráfico 3.3** que relativiza los pasajeros de cada CC. AA. en relación con sus habitantes y en donde se aprecia que Madrid es, con diferencia, la región peninsular española con más tráfico de pasajeros por habitante.

El aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas representa el 53% del tráfico de pasajeros de los aeropuertos peninsulares

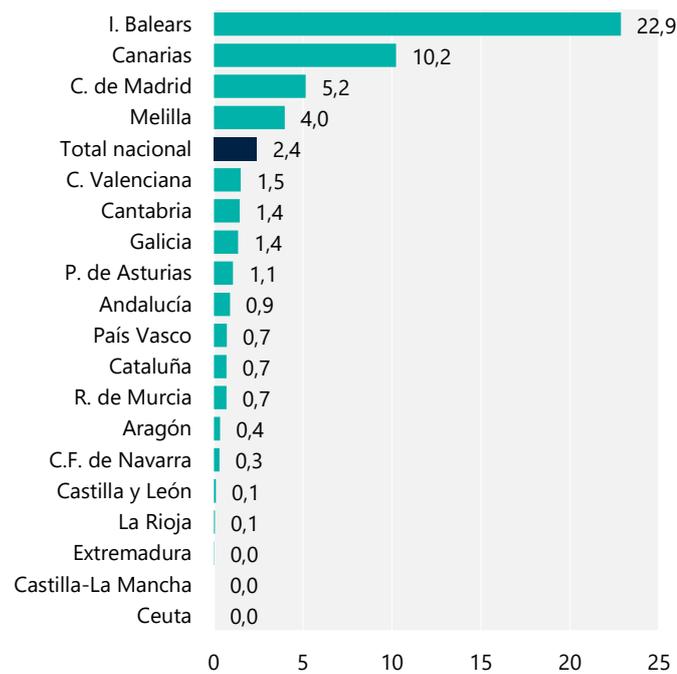
¹ En 2019 viajaron más de 51 millones de pasajeros por Schiphol, el triple de la población de Países Bajos, lo que le convierte en decimocuarto aeropuerto del mundo y el tercero en pasajeros internacionales.

Gráfico 3.2. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos peninsulares, 2018 (porcentaje)



Fuente: AENA y elaboración propia.

Gráfico 3.3. Movimiento de pasajeros per cápita según CC.AA., 2018 (número de pasajeros por habitante)



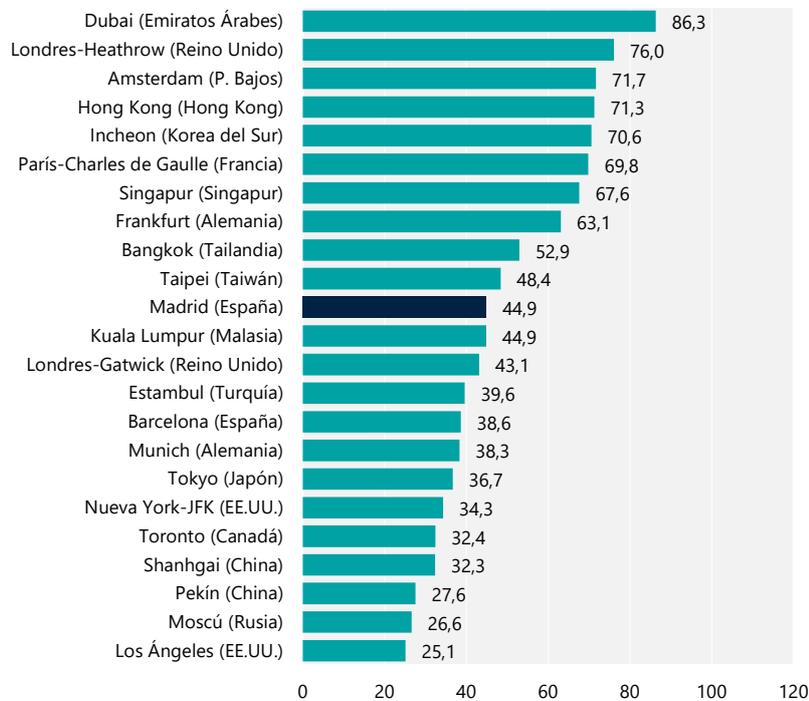
Fuente: AENA, INE y elaboración propia.

Además de la indudable importancia del *hub* Madrid en el panorama aéreo español, en el panorama internacional también se constata que Madrid es uno de los *hubs* europeos más importantes de Europa. De hecho, el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas está considerado como la “Puerta de Europa” para la mayor parte del tráfico que viaja entre Sudamérica y el resto de los países del continente europeo. Así, en 2019 el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas dio servicio a 61,7 millones de pasajeros, de los que 44,9 millones (el 72,8 %) fueron pasajeros internacionales que encuentran en Madrid la puerta de entrada a Europa o a otros destinos internacionales. Estas cifras convierten al aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas en el 11º del mundo en términos de pasajeros internacionales (**gráfico 3.4**).

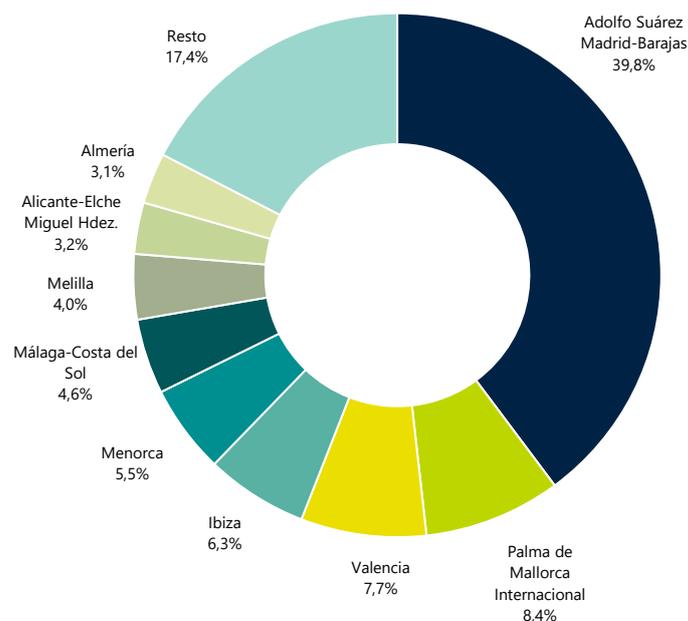
La importancia de Air Nostrum en el *hub* Madrid puede apreciarse de varias formas. Una de ellas es a través del porcentaje de pasajeros de la compañía transportados en el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas. El **gráfico 3.5** muestra que casi cuatro de cada diez pasajeros (39,8 %) transportados por Air Nostrum tienen como origen o destino el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, si bien también tiene una importancia notable el servicio prestado a otros aeropuertos mediterráneos. Este porcentaje se eleva al 50,3 % cuando solamente se consideran los aeropuertos de la península.

El aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas es el 11º del mundo en términos de pasajeros internacionales

Gráfico 3.4. Número de pasajeros internacionales en los principales aeropuertos del mundo, 2019 (millones)



Fuente: IATA, World Air Transport Statistics. Airports Council International, Montreal, Canada (<http://www.aci.aero>).

Gráfico 3.5. Distribución de los pasajeros de Air Nostrum por aeropuerto, 2019 (porcentaje)

Fuente: AENA y elaboración propia

El tráfico del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas representa el 50% de los pasajeros peninsulares de Air Nostrum

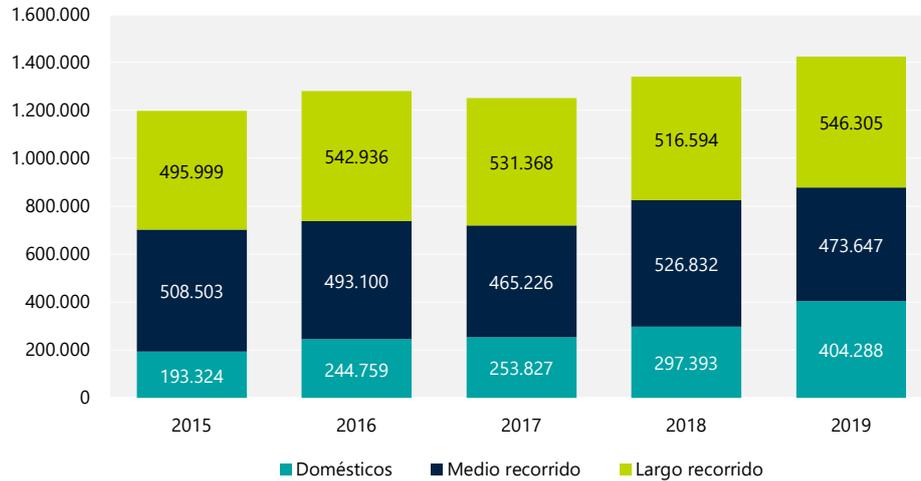
La evidencia internacional demuestra que la generación de un *hub* precisa de un operador líder muy fuerte, con una gran implantación en determinados mercados y que, además, disfrute de un potente sistema de alimentación de tráfico en forma de red para recibir ese aporte adicional de pasajeros que le falta a su "*hinterland*" o zona de influencia. En este punto es donde

el papel desempeñado por Air Nostrum resulta fundamental en dos cuestiones:

1. Air Nostrum **contribuye a la alimentación** de los vuelos de largo recorrido del Grupo Iberia con pasajeros incorporados de otras alianzas.
2. Air Nostrum **contribuye a la distribución**, mediante vuelos de corto y medio radio, de los pasajeros que llegan a Madrid procedentes de los vuelos de largo radio.

El papel desempeñado por Air Nostrum en la creación del *hub* Madrid es importante, en tanto que contribuye a alimentar y a distribuir el tráfico de pasajeros del Grupo Iberia. Solo en 2019 Air Nostrum transportó para Iberia a más de 1,4 millones de pasajeros con vuelos de conexión en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 404.288 de vuelos domésticos, 546.305 pasajeros de largo recorrido y 473.647 pasajeros en vuelos de medio alcance. Un número que no hace sino crecer año tras año (**gráfico 3.6**).

Gráfico 3.6. Número de pasajeros en conexión con Iberia en el *Hub* Madrid, 2015-2019



Fuente: Air Nostrum y elaboración propia

Figura 3.2. Aporte y distribución de pasajeros de vuelos del Grupo Iberia en el *hub* Madrid, 2019.



Fuente: Air Nostrum y elaboración propia

El hecho de que más de 1,4 millones de pasajeros anuales transportados por Air Nostrum pasen por España, haciendo escala en Madrid, no solo contribuye a posicionar a España en el mapa mundial y a reforzar la marca España, sino que, como se verá posteriormente, implica la recaudación de 69,5 millones de euros en tasas para AENA y unos ingresos para Iberia con importantes repercusiones en su cuenta de resultado que, a su vez se traducirán en una recaudación impositiva adicional para la Agencia Tributaria y generación de PIB y empleo. Asimismo, genera un “efecto sede”, en tanto que la condición de *hub* permite la existencia de una amplia oferta de vuelos a infinidad de destinos internacionales que atrae la localización de empresas en España, al posibilitar la realización de viajes de empresa y acercar potenciales mercados internacionales.

Air Nostrum contribuye a la creación del hub Madrid, generando 69,5 millones de euros en tasas para AENA

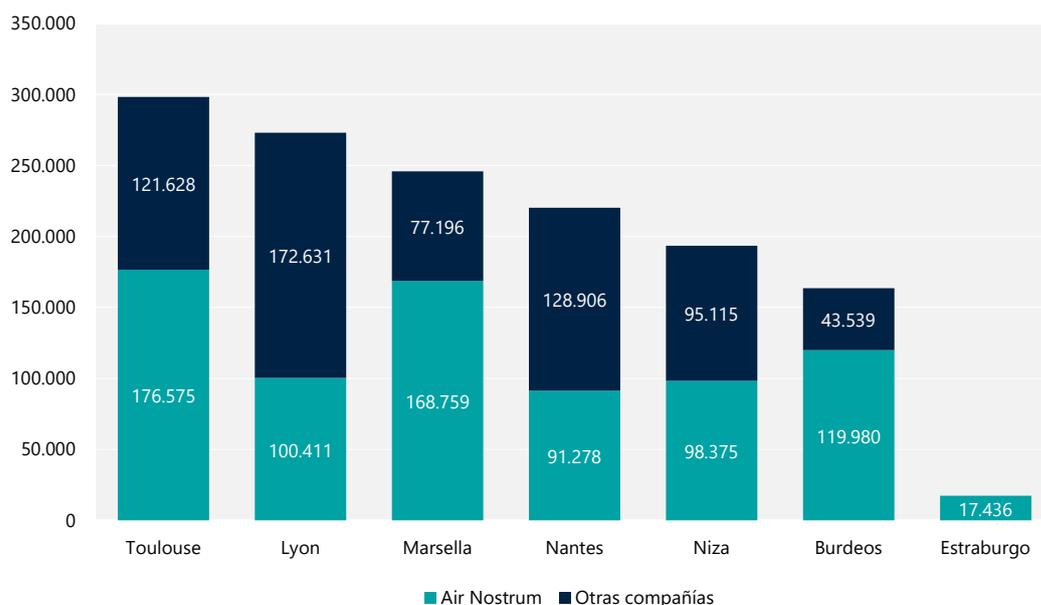
La contribución de Air Nostrum a la construcción del *hub* madrileño es tan determinante que, sin su existencia, ni el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas sería el *hub* que es en la actualidad, ni tendrían lugar las repercusiones económicas positivas que, como se verá posteriormente, ello supone en términos de recaudación impositiva, PIB y empleos adicionales.

Los datos presentados confirman que en la actualidad Air Nostrum es tan importante para el tráfico del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas que podría considerarse como una aerolínea de carácter sistémico para el *hub* Madrid.

Los datos anteriores muestran que el aporte de pasajeros de Air Nostrum a los vuelos del Grupo Iberia es muy importante, tanto en los vuelos de largo recorrido del grupo, como en los de corto recorrido. Con respecto a estos últimos cabe destacar que Air Nostrum ha sido durante muchos años la aerolínea líder en vuelos y transporte de pasajeros en rutas con Francia. El **gráfico 3.7** muestra la importancia de Air Nostrum en el tráfico aéreo desde Madrid a ciudades secundarias del país galo. Así, el tráfico de pasajeros Air Nostrum en las rutas de Madrid con estas 7 ciudades ascendió en 2019 a 755 mil pasajeros, representando el 53,5% del total de tráfico de Air Nostrum. La importancia de Air Nostrum en los aeropuertos de estas ciudades es especialmente significativa en el caso de la ruta con Estrasburgo, prestada en régimen de OSP y en donde Air Nostrum representa el 100% del tráfico, pero también en Burdeos (73,4% de los pasajeros), Marsella (68,6%), Toulouse (59,2%), Niza (50,8%), Nantes (42,5%) y Lyon (36,8%).

Air Nostrum es una línea sistémica para el hub Madrid

Gráfico 3.7. Número de pasajeros transportados desde Madrid a ciudades francesas, 2019



Fuente: AENA y elaboración propia.

La composición de estos vuelos se caracteriza por un alto porcentaje de pasajeros en conexión (con una media de entre el 35 % y el 40 %), tanto hacia España como hacia otros destinos fundamentalmente sudamericanos, aparte de los propios pasajeros que viajan “punto a punto” por motivos turísticos o laborales. Es decir, gracias a la existencia de una conexión posibilitada por Air Nostrum, estos pasajeros utilizan el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas como conexión para finalizar su destino.

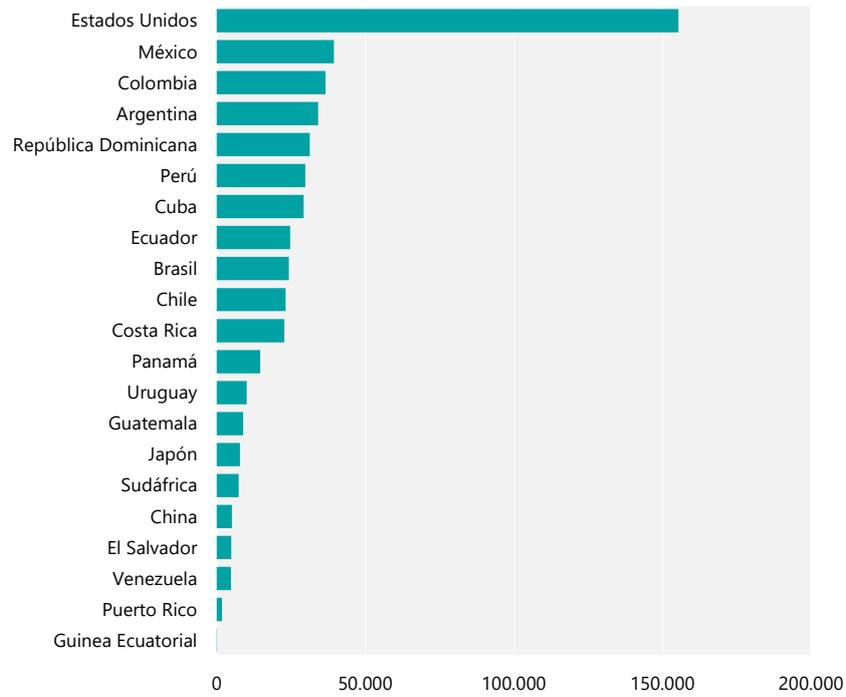
Air Nostrum transporta a 1,4 millones de pasajeros de los vuelos del Grupo Iberia en el hub Madrid

En relación con los vuelos de largo radio, es conveniente destacar que la operativa de las rutas de larga distancia resulta mucho más cara y con mayores costes fijos que las de corta distancia y, por esta razón, precisan de un importante volumen mínimo de pasajeros que garantice no solamente la rentabilidad de los vuelos, sino su simple viabilidad. En este sentido, el papel de Air Nostrum para la construcción del *hub* Madrid-Barajas resulta también determinante, en tanto que realiza un enorme aporte de pasajeros a estos vuelos y permite el sostenimiento de dichos vuelos del Grupo Iberia. Esta contribución de Air Nostrum resulta especialmente importante en los vuelos del Grupo Iberia con Latinoamérica, en los que Air Nostrum trabaja coordinadamente con el Grupo Iberia incorporando pasajeros procedentes de otras alianzas, lo que permite no solo mantener operativas estos vuelos con Latinoamérica, sino también el ofrecimiento de un mejor producto.

La canalización de pasajeros que realiza Air Nostrum hacia estos vuelos de largo recorrido del Grupo Iberia es muy relevante. En 2019 Air Nostrum transportó 546 mil pasajeros en vuelos en conexión con Iberia en el *hub* Madrid. Los destinos más importantes fueron Estados Unidos (155 mil pasajeros), México (39 mil), Colombia (36 mil) o Argentina (34 mil). Este aporte de pasajeros no solo es importante para mantener operativas estas líneas, sino también para la construcción del *hub* madrileño, pues si esta tarea no fuera realizada por Air Nostrum, estos pasajeros seguramente volarían a Miami, México, Colombia o Buenos Aires con las aerolíneas de referencia en sus respectivos países (Air France en Francia, Alitalia en Italia o Lufthansa en Alemania) sin pasar por el *hub* Madrid y, si lo hacen con Iberia, es precisamente porque Air Nostrum los transporta al *hub* de Madrid en vuelos de medio radio. En definitiva, la contribución de Air Nostrum a la alimentación de los vuelos de largo recorrido del Grupo Iberia genera un círculo virtuoso al contribuir al sostenimiento de dichos vuelos, posibilitar la mejora del producto (más frecuencias, mejores precios, etc.), impulsar la competitividad del Grupo Iberia y la construcción del *hub* Madrid (**figura 3.3**).

Air Nostrum genera un círculo virtuoso al alimentar con 546 mil pasajeros los vuelos de largo recorrido del Grupo Iberia

Gráfico 3.8. Número de pasajeros transportados por Air Nostrum a vuelos de conexión de largo recorrido del Grupo Iberia con conexión en Madrid, 2019



Fuente: Air Nostrum y elaboración propia.

Figura 3.3. Círculo virtuoso del *hub* Madrid generado por Air Nostrum.



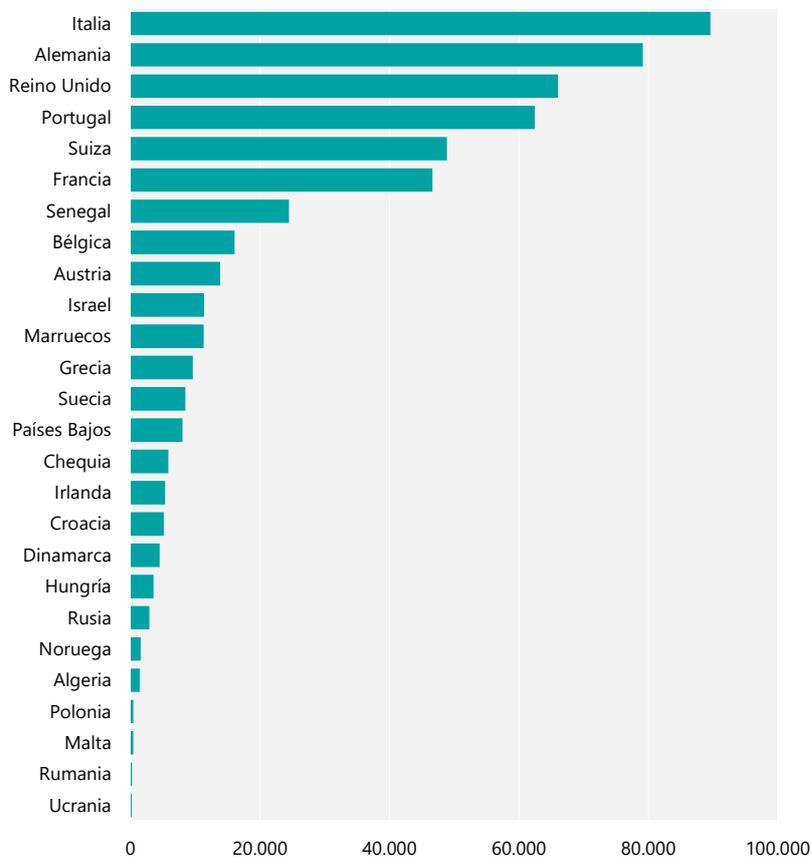
Air Nostrum cumple un papel estratégico en la distribución de los pasajeros que llegan a Madrid procedentes de los vuelos de largo radio del Grupo Iberia, fundamentalmente de América, pero también de África y Asia, mediante la puesta en marcha de vuelos de corto y medio radio que tienen como destino a aeropuertos españoles o del sur de Europa.

Air Nostrum alimenta con 437 mil pasajeros los vuelos de medio recorrido del Grupo Iberia

Asimismo, también lo hace con sus vuelos de medio radio con origen Barajas y destino Francia, Italia, Alemania o Marruecos. La diferencia con el punto anterior es que estos pasajeros no son necesariamente “sustraídos” a una alianza competidora, sino que son clientes captados por la potencia comercial de Iberia y la alianza *Oneworld* especialmente en Latinoamérica. En 2019 Air Nostrum

transportó 437 mil pasajeros en vuelos en conexión de medio alcance con Iberia en el *hub* Madrid. Los destinos más importantes fueron Italia (89 mil pasajeros), Alemania (79 mil pasajeros) o Reino Unido (66 mil pasajeros).

Gráfico 3.9. Número de pasajeros transportados por Air Nostrum a vuelos de conexión de medio recorrido del Grupo Iberia con conexión en Madrid, 2019



Fuente: Air Nostrum y elaboración propia.

3.2. La importancia de Air Nostrum para la actividad turística

El sector turístico se ha expandido constantemente durante las últimas décadas en los países de la OCDE y las expectativas a medio y largo plazo vaticinan un crecimiento sostenido, aunque en el corto puedan verse puntualmente afectadas en determinados países por tendencias sociales, económicas, políticas, ambientales y tecnológicas que precisarán políticas públicas específicas en cada país para que los destinos turísticos sigan siendo competitivos y sostenibles.

Pero si el turismo es un sector importante para los países de la OCDE, lo es más para un país como España. De hecho, nuestro país es un hecho singular a nivel europeo desde el punto de vista turístico. Su ubicación geográfica, clima, cultura, gastronomía, costumbres y la existencia de archipiélagos la han convertido en uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial.

España es el cuarto país del mundo con más ciudades Patrimonio de la Humanidad (**gráfico 3.10**), el primero del mundo en número de espacios naturales declarados Reservas de la Biosfera (**gráfico 3.11**) y el primero del mundo en banderas azules (**gráfico 3.12**). Su ubicación en una esquina del continente en una península rodeada de mar situada en la zona templada del sur de Europa, la calidad de sus abundantes playas, el hecho de ser un país europeo con territorios ultraperiféricos, su clima benigno, sumado a otros factores tales como el inmenso patrimonio artístico, el importante acervo cultural y el estilo de vida han convertido a España en el segundo destino turístico mundial (**gráfico 3.13**) solo superado por Francia, pero por delante de países como Estados Unidos, Italia y Grecia, con enorme tradición turística, y superando economías con enorme potencial económico, como Alemania y Reino Unido, o con importantes volúmenes de población, como China, Rusia, Brasil o México.

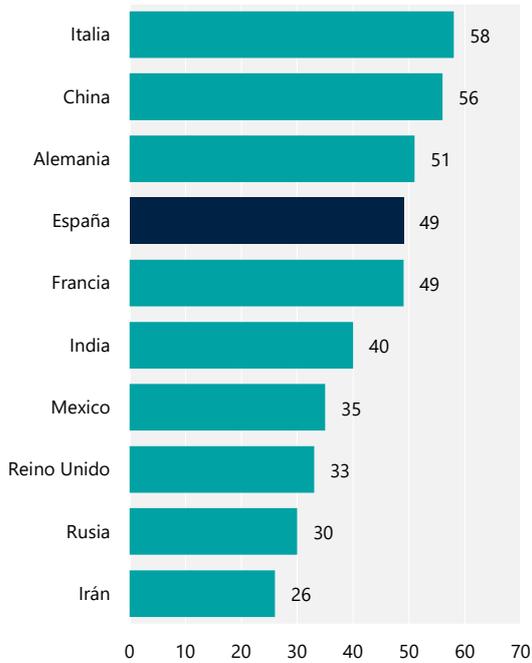
El informe de la OCDE (2020) confirma la vital importancia económica, social y cultural del sector turismo en los países de la OCDE. Este sector contribuye directamente, en promedio, con el 4,4 % del PIB, el 6,9 % del empleo y el 21,5 % de las exportaciones relacionadas con los servicios a los países de la OCDE.

La actividad de Air Nostrum resulta estratégica para el desarrollo del modelo económico y social de España

El **Mapa 3.1** ilustra la contribución del turismo en las diferentes economías a partir de datos del WEF² en el que puede advertirse que España es, junto con Portugal, la economía europea donde el sector turístico es más importante, tanto en valor absoluto como en relación con el tamaño total de su economía. Estas cifras no coinciden con las estimadas por el INE en la Cuenta Satélite del Turismo debido a la diferente definición utilizada para el sector turístico.

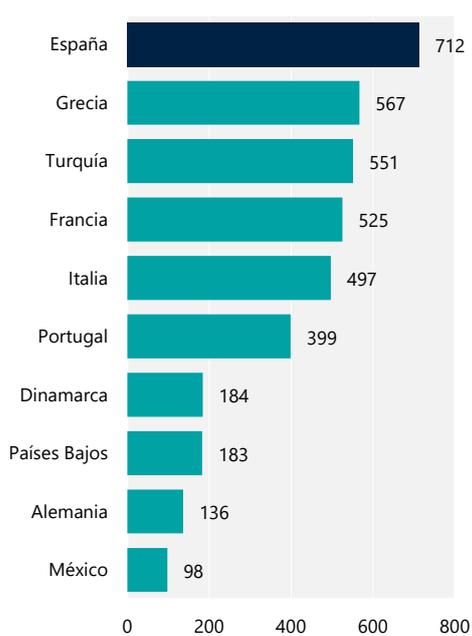
² World Economic Forum. The Travel & Tourism Competitiveness Index 2019 dataset

Gráfico 3.10. Número de lugares Patrimonio de la Humanidad por país, 2021 (top 10 países del *ranking* mundial)



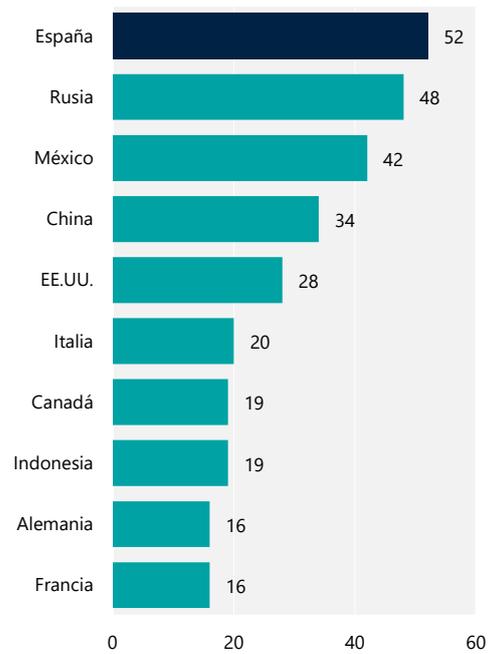
Fuente: UNESCO.

Gráfico 3.12. Número de banderas azules¹ por país, 2021 (top 10 países del *ranking* mundial)



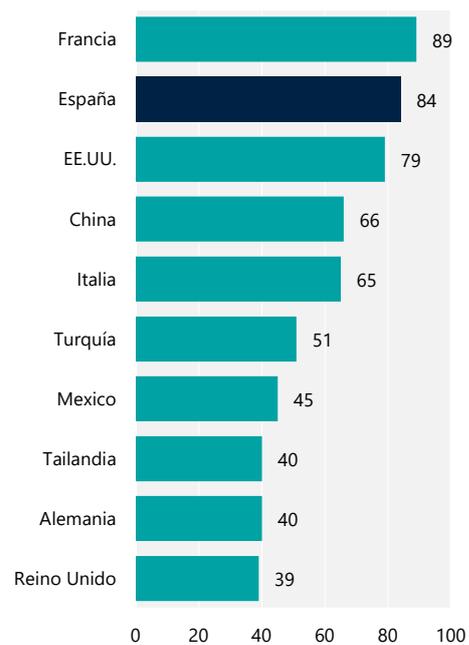
¹Se incluyen playas, puertos y embarcaciones turísticas
Fuente: Foundation for Environmental Education.

Gráfico 3.11. Número de reservas de la biosfera por país, 2019 (top 10 países del *ranking* mundial)



Fuente: UNESCO.

Gráfico 3.13. Llegadas de turistas por país, 2019 (millones de turistas)



Fuente: Organización Mundial del Turismo

En España el turismo es importante, pero el grado de dependencia de este sector no es homogéneo en todas las regiones españolas. El **gráfico 3.14** representa la importancia del turismo en términos de PIB y de empleo en las diferentes comunidades autónomas españolas y se observa la enorme dependencia del sector en los dos archipiélagos. Así, en Illes Balears, el turismo representa más del 44% del PIB y el 32% del empleo y Canarias el 35% del PIB y el 40,4% del empleo. Y ya en territorio peninsular destaca la importancia del sector en la Comunitat Valenciana (15,5% del PIB y 15,9% del empleo) y Andalucía (12,5% del PIB y 11,9% del empleo).

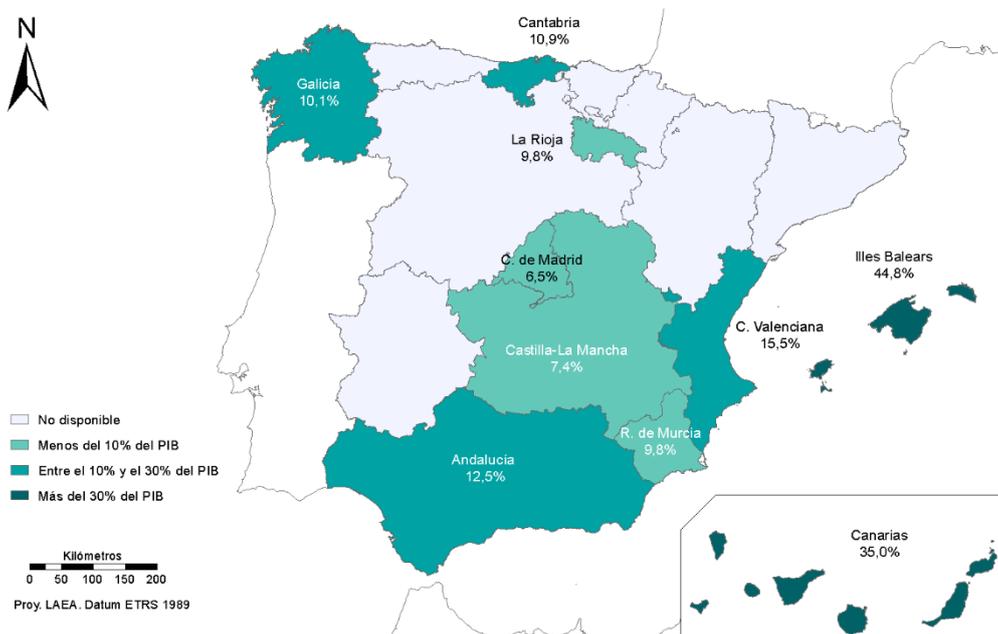
El turismo es la principal actividad económica de nuestro país

Figura 3.4. Impactos económicos del turismo en España. 2019

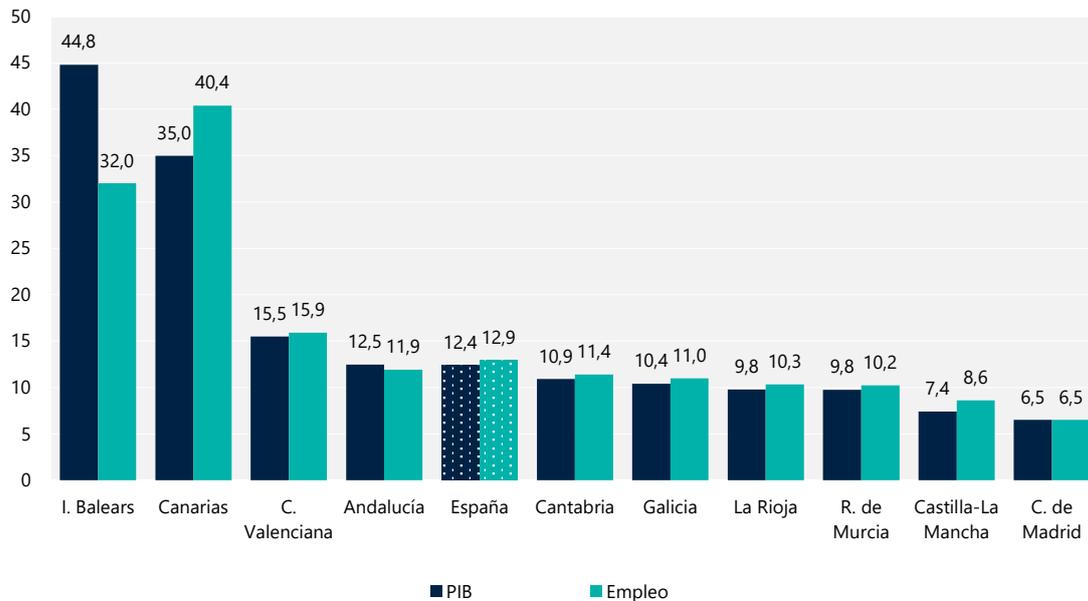


Fuente: INE.

Mapa 3.2. Importancia del turismo en regiones españolas. Aportación al PIB, 2019 (porcentaje)



Fuente: Exceltur.

Gráfico 3.13. Aportación del turismo al PIB y al empleo, 2019 (porcentaje)

Nota: Datos para Canarias relativos a 2018, para Galicia a 2017, para Castilla-La Mancha y Comunidad de Madrid relativos a 2016 para Cantabria e Islas Baleares relativos a 2014, La Rioja relativos a 2013. Datos para Región de Murcia relativos a 2011, para Andalucía relativos a 2007 (Estudios IMPACTUR)

Fuente: Exceltur.

El papel del transporte aéreo para el desarrollo de la actividad turística en España es fundamental. En el plano internacional, el **gráfico 3.15** muestra el número de turistas internacionales llegados por aeropuerto (eje izquierdo) y el porcentaje que representan sobre el total de turistas internacionales (eje derecho). Como puede observarse, el número de turistas internacionales que han llegado por vía aérea ha crecido durante el periodo, pasando de los 60 millones de 2016 a los 69 millones en 2019. Asimismo, se observa el papel determinante del transporte aéreo en cuanto a la atracción de turistas internacionales, pues el 82,2 % de los turistas internacionales que visitan nuestro país utilizan la vía aérea para su desplazamiento. Resulta evidente, por tanto, la enorme dependencia estratégica del sector turístico en la actividad de las aerolíneas.

El transporte aéreo es fundamental para el desarrollo de la actividad turística en España

Gráfico 3.14. Llegada de turistas internacionales por transporte aéreo. España, 2016-2019 (millones de turistas y porcentaje)



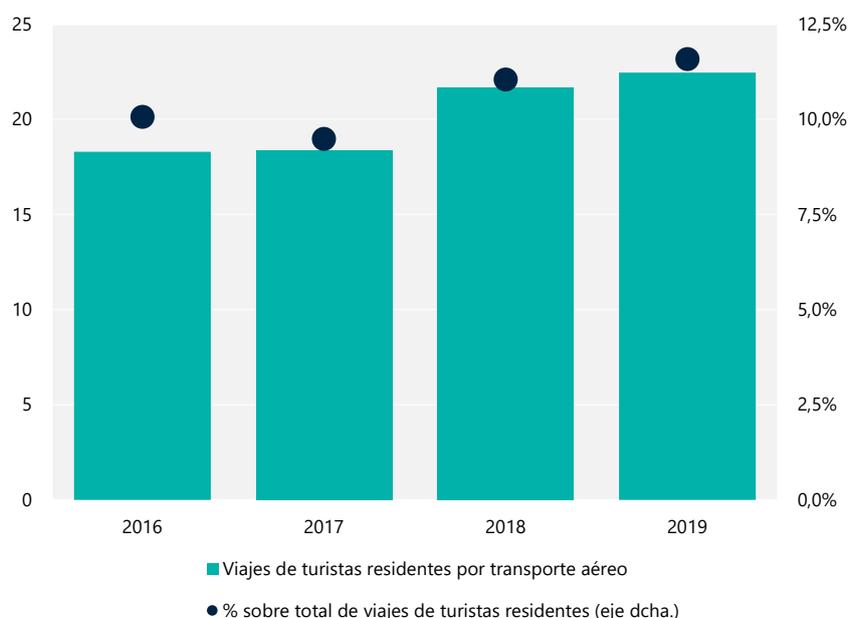
Fuente: Frontur (INE) y elaboración propia.

El 82,2 % de los turistas internacionales que llegan a España y el 11,6 % de los desplazamientos de los turistas residentes utilizan el transporte aéreo

Respecto del turismo de los residentes, el **gráfico 3.16** muestra el número de viajes de residentes llegados por aeropuerto (eje izquierdo) y el porcentaje que representan sobre el total de viajes de turistas residentes (eje derecho). Como puede observarse, el número de viajes de residentes que han utilizado el transporte aéreo para sus desplazamientos ha crecido durante el periodo, pasando de los

18,3 millones de 2016 a los 22,5 millones en 2019. Asimismo, se observa el papel determinante del transporte aéreo en cuanto a los desplazamientos de turistas residentes, pues el 11,6 % de los turistas residentes utilizan la vía aérea para sus desplazamientos, un porcentaje que no ha cesado de crecer en el periodo contemplado. Por tanto, también existe una significativa dependencia de turismo de interior en la actividad de las aerolíneas.

Gráfico 3.15. Viajes de turistas residentes por transporte aéreo. España, 2016-2019 (millones de viajes y porcentaje sobre el total de viajes de turistas residentes)



Fuente: Encuesta de Turismo Residente (INE) y elaboración propia.

La actividad turística se sustenta en la accesibilidad que le proporcionan las aerolíneas

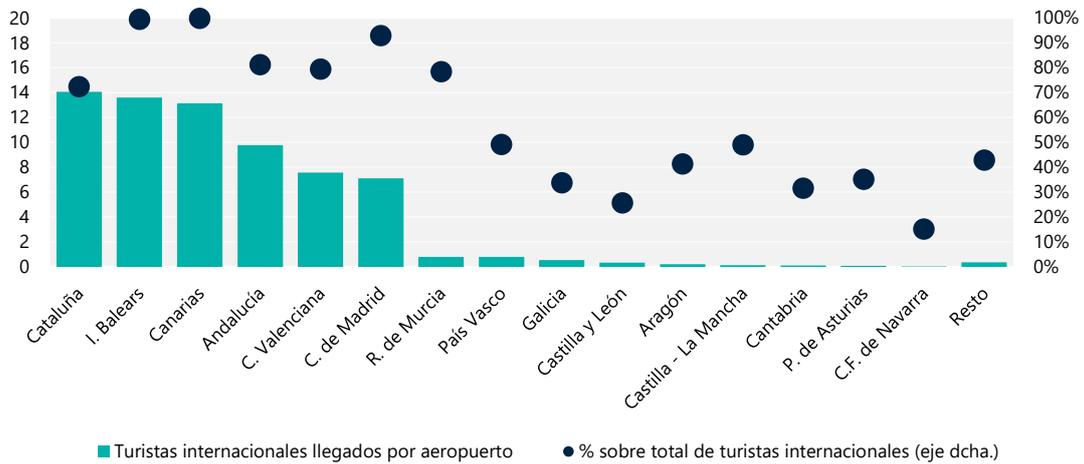
A nivel regional, la importancia del transporte por vía aérea no es homogénea en las diferentes CC.AA. En el caso del turismo internacional, el **gráfico 3.17** muestra que el transporte aéreo es especialmente importante en CC.AA. grandes y/o en aquellas con elevado potencial turístico. Así, destaca el caso de Cataluña, con 14 millones de turistas internacionales por vía aérea, Andalucía (9,8 millones) o la Comunitat Valenciana (7,6 millones) por ser comunidades de tamaño relevante y en donde el sector turístico también está especialmente desarrollado. Pero por sus especiales características destacan los casos de Illes Balears (13,6 millones) y Canarias (13,1 millones).

La dependencia del turismo internacional del transporte aéreo es especialmente importante en el caso de los dos archipiélagos, en donde la condición de islas condiciona la accesibilidad de otros medios de transporte y el 100 % de los turistas internacionales llegan a las islas utilizando medios aéreos. Si la aviación comercial es importante para España, en las islas es un servicio de primera necesidad.

El transporte aéreo de turistas internacionales también es fundamental en el caso de Madrid (93 %), posiblemente por su condición de *hub*, y Andalucía y Comunitat Valenciana, regiones en donde más del 80 % de los turistas internacionales llegan por transporte aéreo.

La aviación comercial es para los archipiélagos un servicio de primera necesidad

Gráfico 3.16. Llegada de turistas internacionales por transporte aéreo y según CC. AA. de destino, 2019 (millones de turistas y porcentaje sobre el total de turistas internacionales llegados a cada CC.AA.)

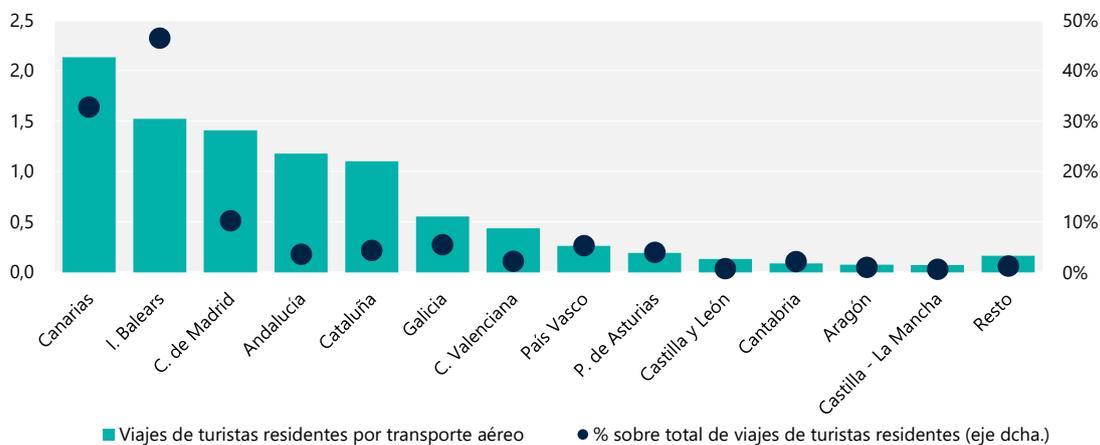


Fuente: Frontur (INE) y elaboración propia.

Al igual que en el caso del turismo internacional, en el caso del turismo residente el **gráfico 3.18** muestra que el transporte aéreo es especialmente importante en los dos archipiélagos y en comunidades grandes y/o con elevado potencial turístico. Así destacan, como no podría ser de otra forma, los dos archipiélagos, Canarias (2,1 millones de viajes) y Illes Balears (1,5 millones), y también Madrid (1,4 millones).

La dependencia del turismo residente del transporte aéreo es de nuevo especialmente importante en el caso de los dos archipiélagos, en donde la condición de islas condiciona la accesibilidad de otros medios de transporte. Así, el 46,4 % de los viajes de los turistas residentes de Illes Balears y el 32,8 % de los de Canarias utilizando medios aéreos en sus viajes. Datos que confirman que la aviación comercial es importante para España, pero un servicio de primera necesidad en el caso de las islas.

Gráfico 3.17. Viajes de turistas residentes por transporte aéreo y según CC. AA. de destino, 2019 (millones de viajes y porcentaje sobre el total de viajes de turistas residentes)



Fuente: Encuesta de Turismo Residente (INE) y elaboración propia.

3.2. La importancia de Air Nostrum en la vertebración y en la accesibilidad del territorio

La conectividad aérea es importante para el país en tanto que permite atraer inversiones, sedes de empresas, talento y desarrollar el turismo. La conectividad también es un factor clave para el desarrollo del comercio y, España, no solamente Madrid, ha desempeñado un papel como *hub* capaz de conectar distintos mercados. Cuanto mayor es la conectividad aérea, los individuos se benefician de una red de destinos más amplias para, por ejemplo, realizar sus planes de ocio y las empresas pueden plantearse la apertura de nuevos mercados y el establecimiento de redes de proveedores y clientes para establecer sus relaciones comerciales. Asimismo, la mejora de la conectividad aumenta la movilidad de los factores productivos (inversiones y el capital humano), hace menos importantes las fronteras y desarrolla unidad del mercado, lo que aumenta la rentabilidad potencial de las inversiones realizadas.

Sin embargo, además de estas indudables ventajas individuales y empresariales, económicas y no económicas, la conectividad aérea contribuye a la vertebración del territorio. La cohesión de los territorios es de gran importancia para el desarrollo sostenible de las economías y así lo considera la UE en su Libro Verde sobre la cohesión territorial Comisión Europea (2008),⁴ siendo la cohesión territorial una parte de la política de cohesión de la Comisión Europea.

La conectividad aérea vertebra el territorio, fomenta la diversidad y evita la despoblación

En España, la existencia de territorios ultraperiféricos, en donde el transporte terrestre no es una opción, unida a una complicada orografía de algunos territorios que ha dificultado el desarrollo de unas adecuadas infraestructuras terrestres, han propiciado un importante desarrollo y dependencia de la aviación regional en nuestro país.

En estas circunstancias el papel desempeñado por Air Nostrum no solo es decisivo, sino nuevamente estratégico, en tanto que la actividad desempeñada por la compañía en su actividad cotidiana desde su creación en 1994 ha favorecido de forma notable la movilidad de personas y mercancías, la vertebración del territorio y, por tanto, el desarrollo económico y del conjunto de España. Esta contribución es especialmente importante en determinados territorios en los que bien por su particular orografía resulta imposible el transporte ferroviario o por carretera o bien por su alta dependencia económica del turismo extranjero.

Air Nostrum es la 7ª compañía aérea de España, representa el 3,9% del tráfico de pasajeros en España

En este sentido, la actividad de Air Nostrum ha contribuido a la vertebración del territorio permitiendo:

- Aprovechar las fortalezas de cada territorio, fomentar la diversidad y explotar sus ventajas competitivas y fomentar la especialización productiva, lo que redundará en mejoras de productividad.

⁴ Green Paper on Territorial Cohesion. Turning Territorial Diversity into Strength. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Committee of the Regions, and the Economic and Social Committee, Commission of European Communities, Brussels 6.10.2008, COM (2008) 616 final.

- Reduciendo la concentración de ciudadanos y empresas, pues la conectividad proporcionada por la compañía contribuye a reducir la necesidad de concentraciones de personas en determinados puntos, reduciendo así los efectos indeseables de la despoblación de territorios y la “España vaciada”.
- Conectar los territorios, de forma que las personas vivan donde deseen hacerlo y no condicionado por el acceso a servicios públicos esenciales.

El papel que juega Air Nostrum en la vertebración del territorio queda patente en la enorme capacidad de prestación de servicio que la convierte en líder en el mercado doméstico. En 2019 había 1.067 compañías operativas en la red de AENA que transportaron un total de 274,8 millones de pasajeros. En este millar de compañías, Air Nostrum ocupa la séptima posición, con 8,9 millones de pasajeros transportados y representa el 3,9% del total de pasajeros transportados (**gráfico 3.19**).

El **gráfico 3.20** muestra que en 2019 Air Nostrum prestó servicio en aeropuertos muy heterogéneos, desde los más grandes como el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas con casi 3,6 millones de pasajeros transportados, hasta los 332 pasajeros del aeropuerto de Huesca o a los escasos 173 pasajeros de Tenerife Sur.

Air Nostrum vertebra el territorio operando en el 77% de los aeropuertos españoles

La enorme apuesta de la compañía por prestar servicios públicos en el territorio se ilustra con el hecho de que, de los 44 aeropuertos que componen la red de AENA, Air Nostrum presta servicio en 34 de ellos, el 77,3 % del total de la red (**gráfico 3.21**).

Gráfico 3.18. Movimientos de pasajeros por compañía, 2019 (millones de pasajeros)

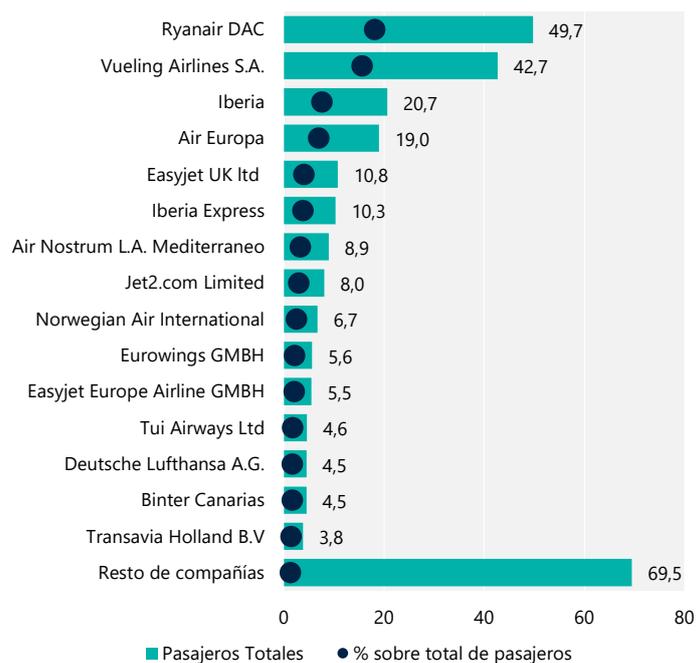
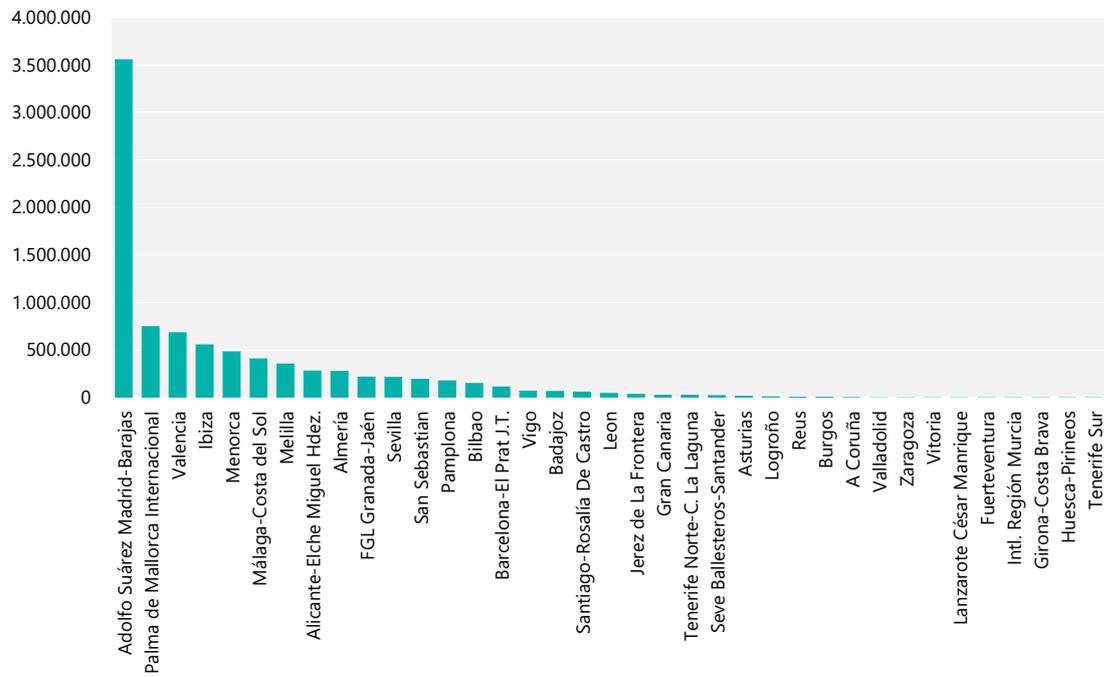
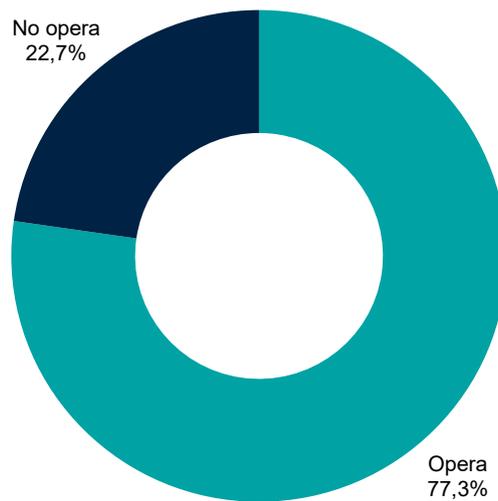


Gráfico 3.19. Movimientos de pasajeros de Air Nostrum por aeropuerto, 2019



Fuente: AENA.

Gráfico 3.20. Aeropuertos españoles en donde presta servicio Air Nostrum, 2019 (porcentaje)



Fuente: AENA.

Pero si la accesibilidad que proporciona el tráfico aéreo de Air Nostrum es relevante, lo es más cuando esta se presta en territorios como las islas o territorios ultraperiféricos, en donde el transporte aéreo es prácticamente la única alternativa eficiente para conectar estos territorios entre sí o con la península.

El **cuadro 3.1** muestra la gran apuesta de Air Nostrum por la mejora en la accesibilidad de estos territorios. En 2019 la compañía operaba 71 rutas (el 52,2 % del total de sus rutas) para dar servicio a estos territorios de difícil acceso: un 5,9% de sus rutas para conectar Melilla, un 32,4 % para conectar las Illes Balears y un 14 % para las rutas de Canarias. A estas rutas dedica 25.426 de sus vuelos (33,7 %) y da servicio a más de 1,5 millones de pasajeros, el 29,8 % de los pasajeros transportados por la compañía.

Air Nostrum dedica el 52,2 % de sus rutas a dar servicio a los territorios ultraperiféricos

Estas rutas operadas por Air Nostrum en estos territorios pueden considerarse como un servicio público esencial, ya que solo el transporte aéreo es capaz de conectar de forma eficaz a estos 1,5 millones de personas.

El papel jugado por Air Nostrum en la conectividad de estos territorios con la península es muy significativo. Así, el **gráfico 3.22** muestra que, en el caso de Melilla, Air Nostrum transportó a 356 mil pasajeros, el 93 % de los pasajeros transportados entre Melilla y la península. A este respecto cabe señalar que el producto ofrecido por Air Nostrum es preferido por los usuarios, pues sus vuelos muestran un grado de ocupación de sus plazas del 66,9 %, frente al 52,7 % de Air France.

Cuadro 3.1. Rutas, vuelos y pasajeros de Air Nostrum según la conexión, 2019 (número y porcentaje)

	Rutas		Vuelos		Pasajeros	
	Número	% sobre total	Número	% sobre total	Número	% sobre total
Conexión con Melilla	8	5,9	6.815	9,0	356.200	6,9
Conexión con Illes Balears	44	32,4	17.762	23,5	1.127.671	21,8
Conexión con Canarias	19	14,0	849	1,1	63.064	1,2
Conexiones peninsulares	39	28,7	29.991	39,7	2.063.881	39,8
Resto	26	19,1	20.090	26,6	1.573.511	30,4
Total Air Nostrum	136	100,0	75.507	100,0	5.184.327	100,0

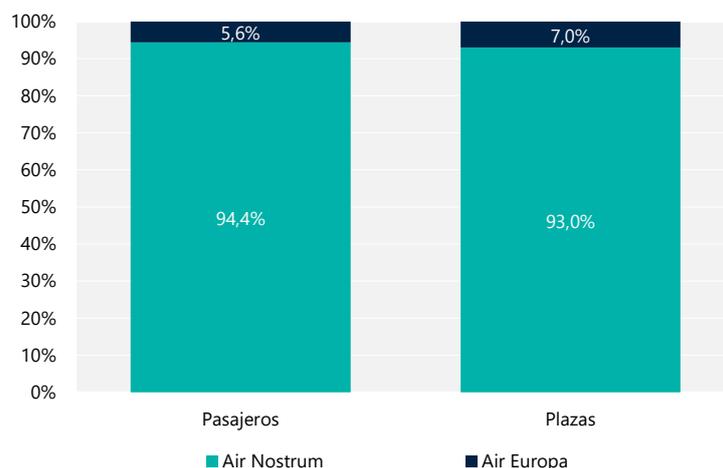
Nota: Se considera 'Conexión con ...' cuando el origen o el destino del vuelo se encuentra en el territorio indicado.

La conexión Melilla-Palma de Mallorca y Melilla-Gran Canaria se ha contabilizado únicamente en el grupo de 'Conexión en Melilla'.

Se considera conexión peninsular cuando el origen y el destino del vuelo se encuentran en la Península Ibérica.

Fuente: Air Nostrum.

Gráfico 3.21. Distribución de los pasajeros transportados y de las plazas en el mercado de Melilla, enero-agosto 2021 (porcentaje)

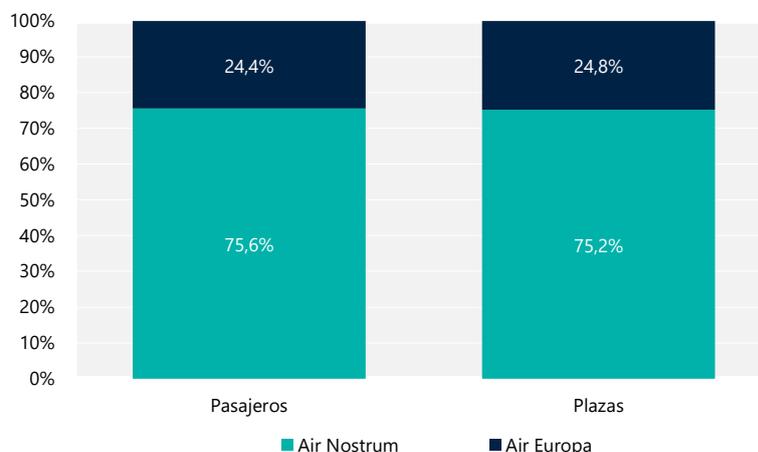


Fuente: AENA.

En el caso de las Illes Balears, el servicio prestado por Air Nostrum a los 1.127.671 pasajeros no solo es importante para conectar las islas con la península u otros destinos internacionales, sino que también es importante el servicio prestado para conectar las islas entre sí. En esta accesibilidad al tráfico interbaleár, Air Nostrum también cumple un papel determinante, en tanto que la compañía transporta a casi 296 mil personas, el 75,6% de los pasajeros transportados entre las islas y oferta 456 mil plazas, el 75,2 % de todas las plazas ofertadas (**gráfico 3.23**).

Air Nostrum representa el 93 % del tráfico aéreo de Melilla con la península y el 75% del tráfico aéreo interbaleár

Gráfico 3.22. Distribución de los pasajeros transportados y de las plazas en el mercado interbaleár, enero-agosto 2021 (porcentaje)



Fuente: AENA.

3.4. La prestación de servicio de Air Nostrum en rutas de Obligación de Servicio Público y en exclusividad en determinados aeropuertos

Aunque las comunicaciones ferroviarias y terrestres han mejorado muchísimo en las últimas décadas, España es un país con una orografía difícil donde comunidades autónomas de gran extensión necesitan a la aviación regional para vertebrar su territorio. La escasa demanda de tráfico y la reducida rentabilidad de estas rutas desincentiva la iniciativa privada, de forma que atendiendo a razones de interés público se establecen determinadas rutas como de Obligación de Servicio Público (OSP). Esta declaración garantiza una prestación mínima de servicios aéreos regulares en términos de continuidad y regularidad, así como unas tarifas reguladas capaces de satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos de estos territorios y así facilitar el desarrollo y cohesión socioeconómica de estos territorios.

El establecimiento de rutas operadas en régimen de OSP es una herramienta ampliamente utilizada en el mercado de la Unión Europea por los diferentes gobiernos como medio para garantizar la conectividad territorial en aquellas rutas aéreas en las que el mercado libre no asegura una adecuada movilidad de los ciudadanos en términos de disponibilidad o de precios.

Air Nostrum opera en 11 rutas Obligación de Servicio Público, el 75 % del total de rutas declaradas OSP en España

En España actualmente hay 24 rutas operadas en régimen de OSP, Air Nostrum opera en 11 (3 Baleares, 2 Extremadura, 1 Almería, 3 Melilla, 1 Mahón y 1 Estrasburgo), lo que representa el 45,8% del total.

Air Nostrum también contribuye a vertebrar el territorio operando en las siguientes 11 rutas declaradas como Obligación de Servicio Público:

- Ruta OSP Almería-Sevilla

Air Nostrum opera bajo el régimen de OSP la conexión entre Almería y Sevilla, que, gracias a la doble frecuencia diaria de sus vuelos, permite a almerienses y sevillanos llevar a cabo gestiones administrativas, médicas o de trabajo en ambas ciudades y regresar en el mismo día. Asimismo, se ha incluido una conexión adicional los domingos, que facilitará también los viajes de carácter turístico entre las dos ciudades andaluzas. Esta ruta significó en 2019 1.055 vuelos y 42.928 pasajeros.

- Rutas OSP Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona

Air Nostrum opera bajo el régimen de OSP las rutas Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona, que permiten que la ciudad extremeña cuente con unas conexiones aéreas adecuadas con Madrid y Barcelona a lo largo de todo el año, alcanzando los 11 vuelos de ida y vuelta semanales entre Badajoz y Madrid y una oferta mínima de 54.000 asientos al año, y cuatro vuelos de ida y vuelta semanales entre Badajoz y Barcelona, con una oferta mínima de 20.000 plazas. Con esta distribución Air Nostrum facilita que los pasajeros puedan volar entre Badajoz y Madrid, y volver a ambas ciudades, en el mismo día a precios muy competitivos. La ruta Badajoz-Madrid significó en 2019 1.090 vuelos y 38.595 pasajeros, mientras que la Badajoz Barcelona significó 413 vuelos y 28.923 pasajeros.

- Ruta OSP Melilla-Almería, Melilla-Granada y Melilla-Sevilla

Air Nostrum presta servicios a destinos como Melilla, cuya condición de destino ultraperiférico la hace totalmente dependiente del transporte aéreo. Además del puente aéreo con Málaga y varias frecuencias diarias con Madrid ofrece vuelos operados en régimen de OSP en las rutas Melilla-Granada, Melilla-Almería y Melilla-Sevilla que conecta la ciudad cinco veces por semana Melilla con Granada y Almería y tres veces por semana con Sevilla.

Gracias a Air Nostrum se pueden acceder a tratamientos médicos, pero también les llegan a sus ciudadanos los periódicos e incluso alimentos perecederos. Air Nostrum es el cordón umbilical que une a Melilla con la Península por vía aérea, de ahí su importancia. La ruta Melilla-Granada significó en 2019 370 vuelos y 18.354 pasajeros, mientras que la que conecta con Almería significó 370 vuelos y 15.842 pasajeros. Finalmente, en la ruta Melilla Sevilla se realizaron 206 vuelos con 8.547 pasajeros.

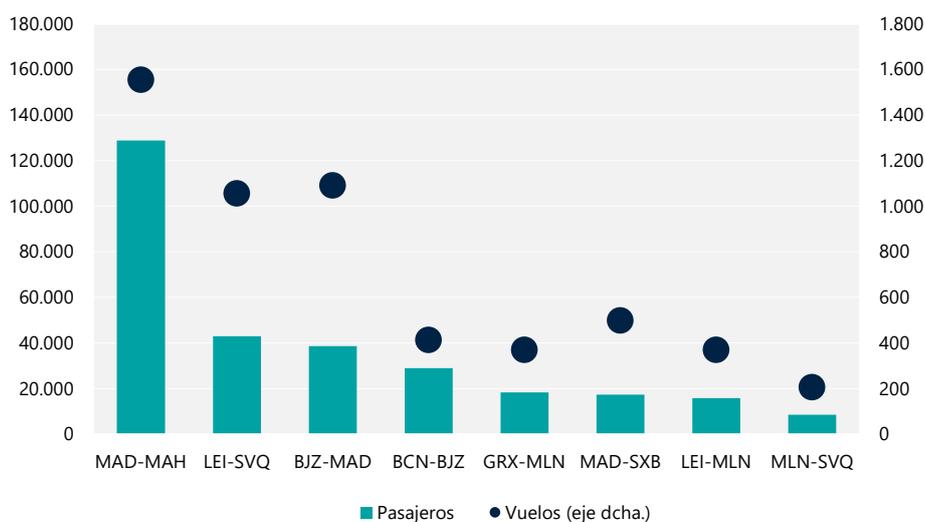
- Ruta OSP Madrid Menorca

La ruta Madrid Menorca es una OSP de Iberia operada por Air Nostrum. En 2019 esta ruta significó 1.553 vuelos y 128.835 pasajeros.

- Ruta OSP Madrid Estrasburgo

En 2019, la ruta Madrid Estrasburgo significó 499 vuelos y 17.436 pasajeros.

Gráfico 3.23. Número de vuelos y pasajeros en las rutas OSP operadas por Air Nostrum, 2019



Fuente: AENA y elaboración propia.

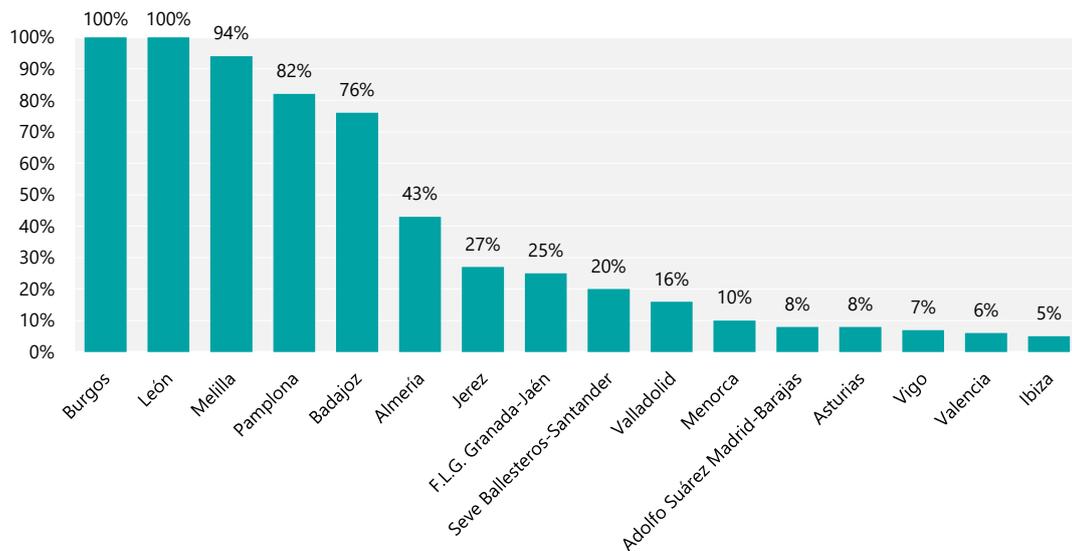
Cuadro 3.2. Rutas, vuelos y pasajeros de las rutas de Obligación de Servicio Público (OSP), 2019 (número)

Ruta			Vuelos	Pasajeros
MAD-MAH	Madrid	Menorca	1.553	128.835
LEI-SVQ	Almería	Sevilla	1.055	42.928
BJZ-MAD	Badajoz	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	1.090	38.595
BCN-BJZ	Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Badajoz	413	28.923
GRX-MLN	F.L.G. Granada	Melilla	370	18.354
MAD-SXB	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Estrasburgo	499	17.436
LEI-MLN	Almería	Melilla	370	15.842
MLN-SVQ	Melilla	Sevilla	206	8.547
Total OSP			5.556	299.460

Fuente: Air Nostrum.

Además de en las rutas operadas en régimen de OSP, Air Nostrum cumple una labor determinante en ciudades como Burgos y León en donde es el único operador; en Almería, Jerez, Pamplona, Melilla y Lleida en las que es el primer operador en sus aeropuertos; o en Menorca, Granada y València en donde es el segundo operador.

El **gráfico 3.25** muestra la cuota de mercado de Air Nostrum en los principales aeropuertos en los que opera. Como puede observarse, además de ser el único operador en Burgos y León, tiene una cuota superior al 75 % en Melilla, Pamplona y Badajoz. También es determinante en los aeropuertos de Almería (43 %), Jerez (27 %) y Granada (25 %).

Gráfico 3.24. Cuota de mercado de Air Nostrum en determinados aeropuertos, 2021 (porcentaje)

Fuente: AENA y elaboración propia.

3.5. Otras contribuciones sociales

Las secciones anteriores han mostrado las contribuciones de la actividad de Air Nostrum sobre la economía española. Su contribución a la creación del *hub* Madrid, su contribución al desarrollo de la actividad turística, su importante papel en la vertebración del territorio o su gran labor operando rutas declaradas OSP. Aparte del impacto económico y fiscal de su actividad que se verá en la próxima sección, la actividad de Air Nostrum como actor importante en el tráfico aéreo ejerce otras contribuciones con repercusiones económicas de notable importancia.

Figura 3.5. Contribuciones socioeconómicas directas e indirectas de Air Nostrum sobre la sociedad española



El servicio de transporte aéreo provisto por Air Nostrum contribuye a desarrollar económicamente regiones, abre mercados potenciales a las empresas, acerca los destinos turísticos a turistas de territorios lejanos, permite realizar gestiones económicas a los ciudadanos y empresas, etc. En tales contribuciones resulta difícil, si no imposible, separar sus contribuciones económicas de las de índole más social, porque todas las contribuciones económicas tienen una vertiente social y porque muchas de ellas no se pueden medir, pero eso no significa que no sean importantes. Se dice que “no todo lo que cuenta se puede contar, ni todo lo que se puede contar cuenta” y es que a menudo suele limitarse las contribuciones a aquellas que son medibles con las métricas disponibles. ¿Cuánto “valen” los servicios prestados por Air Nostrum para que un ciudadano pueda recibir un órgano trasplantado? ¿Cuánto de relevante es permitir que un ciudadano de un territorio ultraperiférico pueda visitar a un familiar?, etc.

Esta sección está dedicada a enumerar algunas de estas otras aportaciones de la actividad de Air Nostrum de índole más social y, por tanto, de imposible cuantificación económica.

Air Nostrum es uno de los principales transportistas de los programas del IMSERSO

- El IMSERSO tiene un programa de promoción del envejecimiento activo para garantizar una jubilación y un envejecimiento saludable dirigido a pensionistas de jubilación y a otros pensionistas. Entre sus objetivos está el mejorar la calidad de vida de las personas mayores mediante la participación en viajes y la realización de actividades turísticas, conectando con otros ambientes y accediendo a los bienes culturales, así como el favorecer la creación o mantenimiento del empleo

en el sector turístico, con especial incidencia en el hotelero, durante la denominada temporada baja, contribuyendo, con ello, a paliar la estacionalidad tan característica en este sector.

- En dicho programa se incluye el desplazamiento de ida y vuelta desde la capital de provincia, salvo en el caso de turnos de vacaciones sin transporte. Los medios de transporte utilizados son principalmente el avión y el autobús. Durante el año 2019 participaron en el programa 3.993.524 personas, de las que 726.080 personas se acogieron a los servicios de transporte, el 67,66% de ellas, 491.270 utilizaron el avión como medio de transporte para participar en el programa. Air Nostrum transportó a 140.076 personas participantes en el programa, siendo uno de los principales transportistas de los programas como los del IMSERSO.⁵ Asimismo, su vocación regional le permite dar servicio a los clientes de la tercera edad en aeropuertos regionales como el de Agoncillo en La Rioja.

Air Nostrum tiene vocación de servicio público y es uno de los principales transportistas de los programas del IMSERSO prestando servicios de transporte a 116.373 personas en 2019

Air Nostrum es una de las empresas más importantes de la Comunitat Valenciana

- En todos los *rankings* de referencia publicados sobre las empresas más importantes de la Comunitat Valenciana antes de la pandemia, Air Nostrum aparecía entre las cinco primeras compañías, constituyendo un importante generador de valor para la región y ocupando los primeros puestos en *ranking* de empresas por volumen de facturación, con 539 millones de euros en 2019.

Air Nostrum genera un *cluster* industrial alrededor de sus instalaciones

- Air Nostrum ha generado volumen de negocio por valor de 55 millones de euros a la Aduana del Aeropuerto de València y contrata regularmente con 961 proveedores radicados en la Comunitat Valenciana. Muchos de estos proveedores han obtenido certificaciones internacionales para trabajar con empresas como el fabricante de aviones canadiense Bombardier. Asimismo, la ubicación de la sede de Air Nostrum a mediados de los noventa en unos terrenos baldíos ubicados en el municipio de Quart de Poblet y las consiguientes inversiones de la compañía en la construcción de sus oficinas y el hangar han revitalizado un suelo que de otra forma hubiera permanecido improductivo. Al mismo tiempo, la construcción de infraestructuras viarias de acceso y la propia ubicación de Air Nostrum ha aumentado el atractivo de la zona para la localización de empresas e instituciones cuyas actividades están relacionadas con el transporte aéreo de personas y mercancías. En la actualidad, después de la localización de Air Nostrum, ya hay en la zona una docena de empresas e instituciones constituyendo un *cluster* empresarial donde antes solo había terrenos ociosos.

⁵ Véase “Informe anual IMSERSO 2019”. <https://www.imserso.es/InterPresent1/groups/imserso/documents/binario/informeannual2019.pdf>

Figura 3.6. Cluster de empresas en las proximidades de la sede de Air Nostrum

Air Nostrum es una empresa de prestigio en el contexto internacional

- La compañía, fundada en 1994 -hace más de 25 años- se ha ganado el respeto internacional, como lo acreditan los numerosos premios expuestos en la primera parte del informe, de entre los que destaca el haber sido elegida en seis ocasiones "Mejor Aerolínea Regional de Europa" en el seno de los premios que concede anualmente la ERA (*European Regional Association*). En 2010 fue elegida por ATW (*Air Transport World*) "Mejor Aerolínea Regional del Mundo".

Empresa europea más laureada dentro de su sector de aviación regional

Air Nostrum genera "efecto sede"

- La presencia de Air Nostrum en València propicia un alto nivel de conectividad permanente desde el aeropuerto de Manises, que no tendría de forma estable si la compañía tuviera su sede fuera, ya que, por pura logística de mantenimiento, la flota de la aerolínea tiene que pasar regularmente por el hangar del aeropuerto de València. Este nivel de conectividad ayuda a la vertebración territorial y favorece la posibilidad de realizar negocios.
- Para el mundo empresarial es importante el hecho de que Air Nostrum a través de la red Iberia ofrezca vuelos a 126 destinos de 47 países y a 224 destinos en 50 países en código compartido con otras aerolíneas.

Air Nostrum genera empleo de calidad

- Una derivada importante del efecto sede es que la compañía es un claro polo de atracción y retención de talento en València. El hecho de tener una plantilla con alto nivel de cualificación aporta una imagen positiva de formación e innovación. Esa capacitación ha sido reconocida en múltiples ocasiones y ha permitido, por ejemplo, que la Agencia Espacial Europea eligiese al aeropuerto de

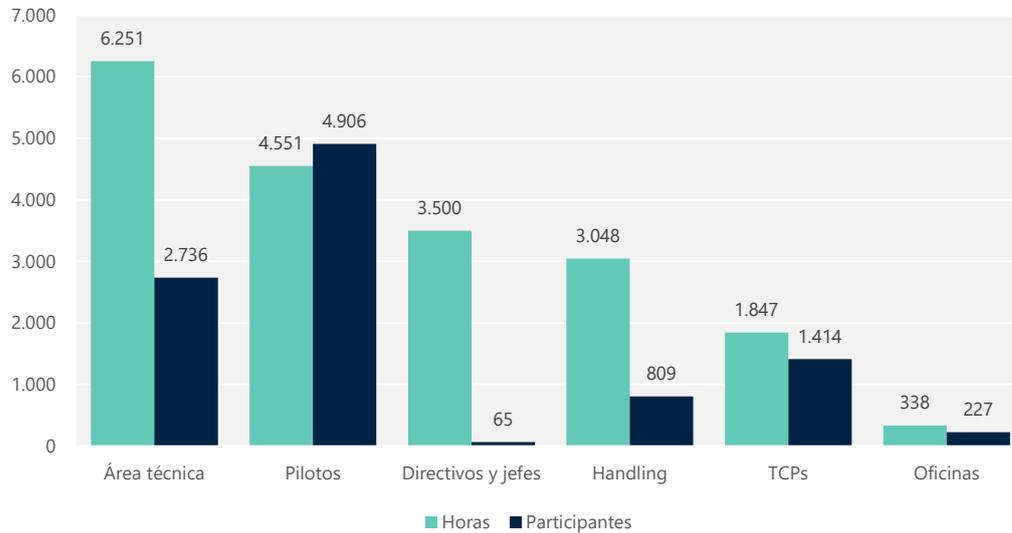
València para que en él tuviesen lugar los primeros aterrizajes en la historia de Europa de aviones comerciales guiados por señales emitidas desde el espacio. Por todo esto no sorprenderá que el número de ingenieros superiores aeronáuticos que han pasado por Air Nostrum sea tan elevado y que más de medio centenar hayan llegado desde la Universitat Politècnica de València. Además, Air Nostrum ha cualificado a cerca de 800 técnicos de mantenimiento de aeronaves y varios miles de tripulantes de cabina de pasajeros, muchos de los cuales actualmente vuelan para compañías asiáticas, americanas o europeas. Asimismo, una gran cantidad de licenciados de universidades valencianas han tenido en la compañía una primera oportunidad laboral que les ha abierto las puertas para trabajar en el sector aeronáutico.

Air Nostrum es cantera de grandes directivos

- Desde sus inicios, más de 2.500 personas han pasado por Air Nostrum: cerca de 500 TCPs (Tripulante de Cabina de Pasajeros), más de 300 pilotos y unos 400 técnicos de mantenimiento. Asimismo, en Air Nostrum han iniciado y desarrollado sus carreras importantes directivos que ocupan ahora destacados puestos en los consejos de dirección de importantes compañías aéreas en compañías asiáticas y del Golfo, como Emirates, Garuda o Japan Airlines.
- Así, por las filas de Air Nostrum en el inicio de sus carreras en el sector de la aviación han pasado algunos de los directivos más relevantes del sector aeronáutico nacional, como el actual presidente de IAG, Luis Gallego, el presidente de Iberia, Javier Sánchez Prieto, el recientemente nombrado Consejero Delegado de Air Europa, Valentín Lago y el actual director de transformación de IAG y ex presidente de Level e Iberia Express, Fernando Candela.

Air Nostrum atrae, retiene y genera talento

- Durante sus 27 años de historia, Air Nostrum ha sido un polo de atracción, formación y exportación de talento para la aviación comercial. Además, Air Nostrum cuenta con una plantilla multidisciplinar, siendo este un valor reconocido y en continuo crecimiento, puesto que, gracias a los acuerdos con los fabricantes de aviones regionales más importantes del mundo, cientos de trabajadores de Air Nostrum se han formado en Canadá, Francia o Estados Unidos, incrementando su preparación en tecnología, procesos e idiomas.
- Air Nostrum apuesta por la formación de su plantilla y la actualización de sus conocimientos. A lo largo de 2019 todos los estamentos de la empresa realizaron 19.535 horas de formación implicando con 10.157 participantes. En este sentido destaca el colectivo de pilotos y el área técnica.

Gráfico 3.27. Número de participantes y horas en cursos de formación de Air Nostrum

Fuente: Air Nostrum

Air Nostrum apuesta por las universidades y la innovación.

- Air Nostrum colabora con universidades y escuelas de negocio en la formación de universitarios y emprendedores.

Universitat de València

Desde que en 2004 se firmara la primera Cátedra de Calidad de Servicio Air Nostrum, con el objetivo de vehicular actividades docentes e investigadoras dedicadas al estudio de la calidad de servicio al pasajero, Air Nostrum han participado en un gran número de foros, cursos y actividades de la universidad encaminadas a abrir el mundo de la empresa a los estudiantes de titulaciones vinculadas con la economía y el turismo.

Al margen de la actividad de la cátedra, la presencia de Air Nostrum se ha manifestado de manera habitual en la Universitat de València, como con la contribución docente de directivos, el nombramiento de Carlos Bertomeu como padrino de la promoción de graduados de la Facultat d'Economia, su participación en la Cátedra de Empresa Empresarial o la participación en el Club de Mentores de la Facultat d'Economia de algunos de sus directivos más destacados.



Universitat Politècnica de València

En septiembre de 2005 se firmó con la Universitat Politècnica de València (UPV) el acuerdo para la creación del programa de actividades de la Càtedra Air Nostrum. Se establecieron una serie de campos de actuación que alcanzaban actividades de formación, proyectos de fin de carrera y fomento de investigación, así como planes concretos de colaboración, a través de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería del Diseño de la UPV (ETSD). Carlos Bertomeu fue elegido por los alumnos como padrino de la segunda promoción de ingenieros aeronáuticos (la primera fue apadrinada por Pedro Duque).



Universidad Miguel Hernández de Elche

Desde hace años, tanto el presidente, como destacados representantes de Air Nostrum participan en un gran número de foros, cursos y actividades de emprendimiento de la universidad.



EDEM

También merece destacarse la contribución de Air Nostrum al desarrollo del curso 15x15, una iniciativa formativa surgida de la Fundación Edem, la escuela de empresarios de la órbita de AVE, la Asociación Valenciana de Empresarios.

Air Nostrum ha sido seleccionada junto a las principales compañías de la Comunitat Valenciana para participar en estos cursos, teniendo presencia tanto en la parte más académica, con las clases que ha impartido Carlos Bertomeu, como en la faceta más práctica, con las visitas que han realizado los alumnos a las instalaciones de la compañía.



Air Nostrum está comprometida con la sociedad

- Participa activamente en iniciativas en defensa de causas sociales y medioambientales. En particular:

Proyecto papel

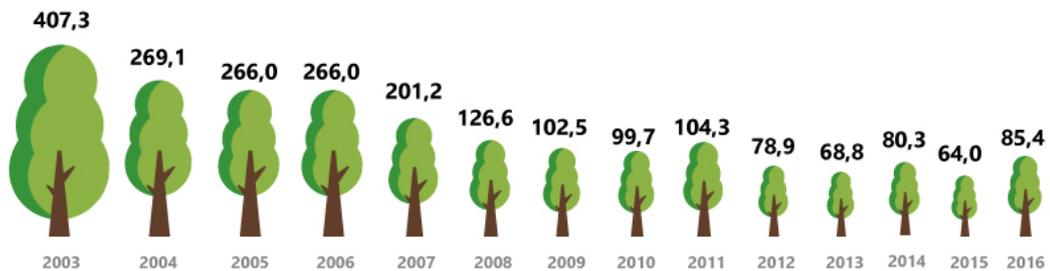
Con el fin de minimizar el impacto de la actividad de la compañía en el medio ambiente hay una estrategia de reducción de consumo de papel y de emisiones. En este plan se incluye el Proyecto Papel, que involucra a todos los colectivos y departamentos con el objetivo: EN PAZ CON LA NATURALEZA”

Entre 2003 y 2016 se han contabilizado un total de 697 acciones de mejora en la gestión del papel gracias a la colaboración de todas las áreas de Air Nostrum, lo que ha supuesto evitar la tala de aproximadamente 5.458 árboles de más de 20 años.



El procedimiento incluye una jornada anual de reforestación que aumenta la sensibilización medioambiental de los empleados. Durante el 2016 se consumieron 85,4 árboles en el empleo de papel. Para devolverlos a la naturaleza, durante la 14ª jornada de reforestación del año siguiente (2017) se plantaron 320 árboles, lo que arroja un balance positivo de 234,6 árboles.

Número de árboles de más de 20 años talados por consumo de A4 blanco



Proyecto GIANT

En el año 2006 Air Nostrum fue elegida por la Unión Europea, entre cientos de compañías aéreas, para liderar la primera contribución desde Europa al sistema global de navegación por satélite, el proyecto GIANT, destinado a mejorar las operaciones aéreas en condiciones meteorológicas adversas y a reducir los tiempos de los vuelos, favoreciendo así la reducción del consumo y la contaminación acústica.

Las primeras pruebas del proyecto GIANT (GNSS Introduction in the Aviation Sector) se llevaron a cabo en la pista 12 del aeropuerto de València y tuvieron como protagonista a un avión Dash 8 Q-300 de la flota de Air Nostrum —sin pasajeros a bordo— que realizó varios aterrizajes y vuelos de aproximación únicamente guiado por señales emitidas desde el espacio y sin recibir ayuda desde tierra mediante los dispositivos convencionales de navegación y control. Los vuelos fueron un completo éxito y en una segunda fase Air Nostrum ensayó este revolucionario sistema en varios aeropuertos de España y de Europa.

Colaboraciones y patrocinios de Asociaciones y ONGs

En los últimos años, Air Nostrum ha llevado a cabo multitud de acciones con ONG y asociaciones de toda índole para posibilitar las actividades de carácter solidario que realizan estas entidades. Gracias a la colaboración de la compañía, han podido desarrollar su labor, entre otras, las siguientes entidades:

- Aviación Sin Fronteras
- Asociación Deportiva, Rehabilitadora y Social (ADERES)
- Fundación Envera
- ONG Mano a Mano
- Fundación Alanna (València)
- Proyecto Lal La Buya (Melilla)
- Fundación Pequeño Deseo
- Casa Ronald McDonald València
- Centro de Parálisis Cerebral Infantil Cruz Roja València
- Fundación Esperanza y Alegría
- Fundación Amref Salud África
- Fundación Caíco
- Fundación COSO
- Fundación Down Madrid
- Patricia Campos – Soccer Without Borders
- AENA Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Fundación Levante UD

Air Nostrum es la primera compañía española que tiene un avión completamente dedicado a promocionar la labor de una ONG: Aviación Sin Fronteras, vinculada al sector aéreo y en la que ejercen su voluntariado profesional de muchas compañías aéreas, entre ellos más de medio centenar de trabajadores de Air Nostrum.



4. La contribución de Air Nostrum a la generación de VAB, empleo y recaudación fiscal

Air Nostrum es una empresa que, por la relevancia de sus actividades cotidianas y su tamaño, genera una contribución significativa a la actividad económica de España.

Las contribuciones económicas y sociales de Air Nostrum tienen lugar con diferentes horizontes temporales. Por un lado, tenemos las contribuciones socioeconómicas desarrolladas en el capítulo anterior, como su papel en la construcción del *hub* Madrid, su aporte al turismo o su papel en la vertebración del territorio y, por otro las contribuciones puramente económicas que se producen como consecuencia del estímulo económico del gasto e inversiones realizadas por Air Nostrum.

Este cuarto capítulo se dedica a cuantificar los impactos económicos a corto plazo de Air Nostrum sobre la cifra de negocio, renta y empleo de España.

Durante el normal desarrollo de sus actividades de transporte o de mantenimiento regular de aviones, Air Nostrum realiza gastos diversos como pagar a proveedores de bienes y servicios externos o remunerar a su personal. Estos gastos suponen una inyección de demanda a la actividad económica de su entorno, generando importantes impactos económicos que son susceptibles de cuantificación económica por medio de la metodología *input-output*, una metodología rigurosa y científicamente contrastada ampliamente utilizada en este tipo de estudios.

4.1. Impactos económicos en términos de cifra de negocios, VAB y empleo

Como se ha comentado en la introducción, la cuantificación de los impactos económicos en España de la actividad que gira alrededor de Air Nostrum se realiza utilizando la metodología *input-output* que se describe en el **anexo 1**. La esencia de esta metodología es estimar el impacto que sobre el valor de la producción (cifra de negocio o facturación), el valor añadido bruto (VAB) y el empleo tiene el aumento de la demanda (gasto corriente e inversión) que recibe la economía española como consecuencia de la existencia de Air Nostrum. Por tanto, la primera cuestión a analizar es delimitar ese aumento de la demanda y su imputación por ramas de actividad. Esta imputación es necesaria ya que el efecto multiplicador del aumento de un euro en la demanda final es distinto en función del sector de actividad en el que se materialice esa demanda inicial, por lo que la precisión de la estimación del impacto económico exige una correcta imputación sectorial del aumento de la demanda a cada rama de actividad de la tabla *input-output*.

El **cuadro 4.1** contiene del desglose tanto de los gastos corrientes como de las inversiones que ha realizado Air Nostrum en el ejercicio 2019. En ambos casos, se delimita la parte del gasto/inversión total que es satisfecha por proveedores nacionales (la diferencia entre el total proveedores y proveedores nacionales se corresponde a la parte de la demanda abastecida por proveedores extranjeros), ya que solo el primer componente (el nacional) genera impactos en la economía española, siendo este el objetivo del informe.

La información facilitada por Air Nostrum muestra que el gasto corriente de la compañía en 2019 asciende a 599,5 millones de euros, de los que el 63,9 % (383,1 millones) son en favor de empresas nacionales. Es la cifra de 383,1 millones de euros la relevante a la hora de estimar impactos económicos de Air Nostrum en España⁶.

Del gasto nacional, destaca el realizado en empresas del sector del transporte y almacenamiento (148,1 millones de euros)⁷, en sueldos y salarios (77,6 millones de euros) y en proveedores del sector de coquerías y refino de petróleo (66,2 millones de euros). Obsérvese que la partida de sueldos y salarios se imputa a un sector ficticio de actividad que denominamos “economías domésticas”, ya que esas rentas pagadas a los trabajadores en gran parte se consumen generando así impactos inducidos.

En el caso de las inversiones, ascienden a 9,5 millones de euros, pero solo 1,5 millones se van a tener en cuenta a la hora de estimar impactos económicos ya que el resto se han realizado en favor de empresas extranjeras. La partida más importante afecta a empresas del sector de “fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos”(0,9 millones de euros).

La información agregada a 5 sectores de actividad muestra que la parte más importante del aumento de la demanda que genera en España Air Nostrum se concentra en empresas del sector servicios (60,9 % del total del gasto susceptible de generar impactos en España), por lo que es lógico que los servicios sean los principales receptores de los impactos de la actividad de la compañía. Le sigue en importancia el gasto imputado a las economías domésticas (que suponen el 20,2 % del gasto total) y en favor de empresas del sector de las manufacturas (18,6 %).

Air Nostrum ha realizado en 2019 un gasto total de 609 millones de euros, de los que el 63 % (384,6 millones) es en favor de empresas y trabajadores españoles

En base a la información del cuadro 4.1, en el **cuadro 4.2** se desglosa el llamado vector de demanda final que es el que se utiliza para estimar impactos económicos con la metodología *input-output* que se describe en el anexo 1. La cifra total del aumento de la demanda es la misma que la del cuadro 4.1, pero hay diferencias en el desglose sectorial por los ajustes que exige el análisis *input-output* y cuyas tecnicidades se comentan en el anexo.

⁶ En el sector AA.PP. se incluyen 1.070.573 euros correspondientes a pago de impuestos. En concreto los relativos a impuesto de sociedades, IAE, IBI, aranceles, otras tasas y ajuste del impuesto de sociedades del año anterior.

⁷ Esta cifra incluye las tasas que Air Nostrum paga a AENA y que son un gasto que realiza la compañía en contraprestación al servicio que recibe de AENA.

Cuadro 4.1. Gastos corrientes e inversiones de Air Nostrum por origen del proveedor y sector de actividad. Datos sin IVA. 2019 (euros)**a) Información a 31 sectores de actividad**

Sectores de actividad	Gasto corriente		Inversiones		Gasto generador de impacto (1)+(3)
	Proveedores nacionales (1)	Total proveedores (2)	Proveedores nacionales (3)	Total proveedores (4)	
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	-	-	-	-	-
Industrias extractivas	-	-	-	-	-
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco	500.054	657.901	-	-	500.054
Industria textil, confección de prendas de vestir e industria del cuero y del calzado	768.491	768.491	-	-	768.491
Industria de la madera y del corcho, industria del papel y artes gráficas	-	-	-	-	-
Coquerías y refino de petróleo	66.177.467	83.149.315	-	-	66.177.467
Industria química	160.226	181.529	-	-	160.226
Fabricación de productos farmacéuticos	-	-	-	-	-
Fabricación de productos de caucho y plásticos y de otros productos minerales no metálicos	-	-	-	-	-
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	825.694	7.883.415	-	-	825.694
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	-	-	907.531	2.107.682	907.531
Fabricación de material y equipo eléctrico	-	-	166.245	166.245	166.245
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	-	-	284.026	598.951	284.026
Fabricación de material de transporte	-	-	75.717	6.594.963	75.717
Industrias manufactureras diversas	1.609.542	29.465.334	24.918	24.918	1.634.460
Energía eléctrica, gas y agua	1.165.072	10.214.350	-	-	1.165.072
Construcción	-	-	8.109	8.109	8.109
Comercio y reparación	-	-	-	-	-
Transporte y almacenamiento	148.065.178	203.278.024	-	-	148.065.178
Hostelería	13.914.181	14.604.534	-	-	13.914.181
Información y comunicaciones	4.748.476	5.801.778	-	-	4.748.476
Actividades financieras y de seguros	4.764.872	4.764.872	-	-	4.764.872
Actividades inmobiliarias	-	-	-	-	-
Actividades profesionales, científicas y técnicas	41.773.074	42.175.490	-	-	41.773.074
Actividades administrativas y servicios auxiliares	17.086.591	113.172.701	-	-	17.086.591
Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	1.070.573	1.070.573	-	-	1.070.573
Educación	1.865.898	2.900.347	-	-	1.865.898
Actividades sanitarias y de servicios sociales	147.020	147.020	-	-	147.020
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	-	-	-	-	-
Otros servicios	854.157	1.223.746	-	-	854.157
Actividades de los hogares	-	-	-	-	-
Economías domésticas	77.632.735	78.082.735	-	-	77.632.735
TOTAL	383.129.298	599.542.156	1.466.546	9.500.868	384.595.844

b) Información a 5 sectores de actividad

Sectores de actividad	Gasto corriente		Inversiones		Gasto generador de impacto (1)+(3)
	Proveedores nacionales (1)	Total proveedores (2)	Proveedores nacionales (3)	Total proveedores (4)	
Agricultura, ganadería y pesca	-	-	-	-	-
Energía	1.165.072	10.214.350	-	-	1.165.072
Manufacturas	70.041.472	122.105.986	1.458.437	9.492.759	71.499.909
Construcción	-	-	8.109	8.109	8.109
Servicios	234.290.019	389.139.086	-	-	234.290.019
Economías domésticas	77.632.735	78.082.735	-	-	77.632.735
TOTAL	383.129.298	599.542.156	1.466.546	9.500.868	384.595.844

Fuente: Air Nostrum y elaboración propia.

Cuadro 4.2. Vector de demanda (neto de importaciones) asociado a los gastos de funcionamiento de Air Nostrum por sectores de actividad. 2019 (euros y porcentaje)**a) Información a 31 sectores de actividad**

Sectores de actividad	Euros	Estructura porcentual (%)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	-	-
Industrias extractivas	-	-
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco	399.118	0,10
Industria textil, confección de prendas de vestir e industria del cuero y del calzado	605.452	0,16
Industria de la madera y del corcho, industria del papel y artes gráficas	-	-
Coquerías y refino de petróleo	59.593.468	15,50
Industria química	122.053	0,03
Fabricación de productos farmacéuticos	-	-
Fabricación de productos de caucho y plásticos y de otros productos minerales no metálicos	-	-
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	604.428	0,16
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	638.371	0,17
Fabricación de material y equipo eléctrico	123.118	0,03
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	232.550	0,06
Fabricación de material de transporte	64.754	0,02
Industrias manufactureras diversas	1.625.849	0,42
Energía eléctrica, gas y agua	1.162.509	0,30
Construcción	8.109	0,00
Comercio y reparación	7.365.498	1,92
Transporte y almacenamiento	148.277.987	38,55
Hostelería	13.914.181	3,62
Información y comunicaciones	4.663.480	1,21
Actividades financieras y de seguros	4.764.872	1,24
Actividades inmobiliarias	-	-
Actividades profesionales, científicas y técnicas	41.773.074	10,86
Actividades administrativas y servicios auxiliares	17.086.591	4,44
Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	1.070.573	0,28
Educación	1.865.898	0,49
Actividades sanitarias y de servicios sociales	147.020	0,04
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	-	-
Otros servicios	854.157	0,22
Actividades de los hogares	-	-
Economías domésticas	77.632.735	20,19
TOTAL	384.595.844	100,00

b) Información a 5 sectores de actividad

Sectores de actividad	Euros	Estructura porcentual (%)
Agricultura, ganadería y pesca	-	-
Energía	1.162.509	0,30
Manufacturas	64.009.161	16,64
Construcción	8.109	0,00
Servicios	241.783.330	62,87
Economías domésticas	77.632.735	20,19
TOTAL	384.595.844	100,00

Nota: La fila de economías domésticas recoge los sueldos y salarios pagados a la plantilla de Air Nostrum, así como otros gastos relacionados con indemnizaciones, retribuciones en especie, dietas y gastos de representación.

Fuente: Air Nostrum y elaboración propia

El **cuadro 4.3** contiene a nivel agregado para toda la economía los impactos económicos totales estimados sobre la cifra de negocio, la renta (valor añadido bruto) y empleo (equivalente a tiempo completo)⁸ mientras que el **cuadro 4.4** muestra el desglose por ramas de actividad. La información aparece desagregada a 31 ramas de actividad (la tabla *input-output* de España manejada contiene un total de 64⁹, pero en aras a la simplicidad, se agregan algunas ramas) y también para los 5 grandes sectores productivos. En el caso de la cifra de negocio, el impacto total de Air Nostrum en España en 2019 asciende a 1.084,8 millones de euros. De esa cifra, al deducir el valor de los consumos intermedios, se obtiene un valor añadido bruto (equivalente a la aportación al PIB) de 333,5 millones de euros. Por su parte, el impacto en el empleo se estima en 7.052 puestos de trabajo (equivalentes a tiempo completo) creados/mantenidos gracias a la actividad de la compañía.

El desglose entre impactos directos e indirectos e inducidos muestra que, en el caso de la renta, los segundos concentran más de las tres cuartas partes del total, siendo en consecuencia más del triple en cuantía que los directos¹⁰. En el caso del empleo, los directos (que se corresponden con la plantilla de 1.461 trabajadores de Air Nostrum¹¹ y que se imputan al sector al que pertenece la compañía, el sector del transporte) son el 20,7 % del total, por lo que los indirectos e inducidos multiplican por 3,8 los directos.

En 2019, Air Nostrum ha generado un impacto total en España de 1.084,8 millones de euros en términos de cifra de negocio y de 333,5 millones de euros de VAB, lo que ha permitido generar/mantener 7.052 puestos de trabajo

Por sectores, son los servicios el sector que concentra con diferencia la mayor parte de los impactos económicos que genera Air Nostrum, el 87,9 % en el caso de la renta y el 89,9 % en el empleo. El sigue en importancia, pero a mucha distancia, las manufacturas, que absorben el 13,2 % del impacto total en renta y el 5,6 % en el caso del empleo.

El desglose por ramas de actividad permite destacar al sector del transporte, que concentra el 34,4% de la renta total que genera la compañía (114,7 millones de euros) y el 29,8 % del empleo (2.100 puestos de trabajo). En el caso de la renta, le sigue en importancia el sector inmobiliario¹² y en empleo el sector del comercio, y a continuación la hostelería. Hay que tener en cuenta que la relación capital/trabajo difiere entre

sectores, así como la relación empleo/cifra de negocio. Por ese motivo, la distribución de los impactos no tiene por qué ser igual sobre la renta que sobre el empleo.

El sector servicios concentra en 87,9 % de VAB generado por Air Nostrum, destacando los 114,7 millones del sector del transporte

⁸ Desde el punto de vista del bienestar, las variables relevantes son la renta (VAB) y el empleo, siendo este el motivo por el que centramos la atención en estas dos variables.

⁹ En el anexo 2 aparece el detalle de las 64 ramas de la TIO de España.

¹⁰ El impacto directo en renta se corresponde con la cifra de sueldos y salarios que es la renta que va a parar a los trabajadores de la compañía.

¹¹ Se toma como referencia la plantilla media en el año 2019. Si tomásemos los datos a diciembre de 2019 serían 1.455 empleados.

¹² Hay que tener en cuenta que en la Contabilidad Nacional los alquileres imputados de la vivienda en propiedad se asignan al sector de las actividades inmobiliarias, pero no por ello generan empleo.

Por cada euro que Air Nostrum gasta en España, genera 2,8 euros de ventas y 0,87 euros de VAB. Y por cada millón de euros de gasto, se crean/mantienen 18,3 puestos de trabajo

Teniendo en cuenta las cifras anteriores tanto de gasto como de impacto de Air Nostrum en España, podemos concluir que: 1) por cada euro que la compañía gasta/invierte en España genera 2,8 euros de ventas (cifra de negocio); 2) por cada euro que gasta/invierte en España, aporta 0,87 euros de renta (VAB) al PIB; y 3) por cada millón de euros de gasto/inversión en España, se crean/mantienen 18,3 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo.

Cuadro 4.3. Impacto en la cifra de negocio, la renta y el empleo asociado a los gastos de Air Nostrum

	Cifra de negocio		Renta (VAB)		Empleo	
	Euros	Porcentaje	Euros	Porcentaje	Euros	Porcentaje
Directo	384.595.844	35,5	77.632.735	23,3	1.461	20,7
Indirecto e inducido	700.208.989	64,5	255.875.058	76,7	5.591	79,3
Total	1.084.804.832	100,0	333.507.792	100,0	7.052	100,0

Fuente: Air Nostrum y elaboración propia

Cuadro 4.4. Impacto en la cifra de negocio, la renta y el empleo asociado a los gastos de Air Nostrum por sectores de actividad**a) Información a 31 sectores de actividad**

Sectores de actividad	Cifra de negocio				Renta (VAB)				Empleo			
	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	-	8.050.835	8.050.835	0,74	-	4.406.341	4.406.341	1,32	-	154	154	2,18
Industrias extractivas	-	1.561.773	1.561.773	0,14	-	641.753	641.753	0,19	-	12	12	0,17
Industria de la alimentación, bebidas y tabaco	399.118	30.019.210	30.418.328	2,80	-	6.395.930	6.395.930	1,92	-	102	102	1,44
Industria textil, confección de prendas de vestir e industria del cuero y del calzado	605.452	1.175.604	1.781.055	0,16	-	810.090	810.090	0,24	-	17	17	0,24
Industria de la madera y del corcho, industria del papel y artes gráficas	-	5.871.448	5.871.448	0,54	-	1.838.320	1.838.320	0,55	-	61	61	0,87
Coquerías y refino de petróleo	59.593.468	21.287.217	80.880.685	7,46	-	3.194.252	3.194.252	0,96	-	10	10	0,14
Industria química	122.053	3.479.854	3.601.907	0,33	-	838.721	838.721	0,25	-	8	8	0,11
Fabricación de productos farmacéuticos	-	555.555	555.555	0,05	-	237.677	237.677	0,07	-	0	0	0,01
Fabricación de productos de caucho y plásticos y de otros productos minerales no metálicos	-	2.099.010	2.099.010	0,19	-	630.791	630.791	0,19	-	13	13	0,19
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	604.428	2.965.861	3.570.289	0,33	-	951.448	951.448	0,29	-	24	24	0,34
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	638.371	18.552	656.923	0,06	-	244.837	244.837	0,07	-	5	5	0,07
Fabricación de material y equipo eléctrico	123.118	899.028	1.022.146	0,09	-	247.882	247.882	0,07	-	4	4	0,06
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	232.550	233.257	465.807	0,04	-	168.681	168.681	0,05	-	3	3	0,04
Fabricación de material de transporte	64.754	865.825	930.579	0,09	-	166.474	166.474	0,05	-	2	2	0,02
Industrias manufactureras diversas	1.625.849	9.393.967	11.019.816	1,02	-	5.199.981	5.199.981	1,56	-	144	144	2,04
Energía eléctrica, gas y agua	1.162.509	24.217.985	25.380.494	2,34	-	10.566.765	10.566.765	3,17	-	44	44	0,63
Construcción	8.109	8.779.637	8.787.746	0,81	-	3.893.939	3.893.939	1,17	-	112	112	1,59
Comercio y reparación	7.365.498	42.511.068	49.876.566	4,60	-	28.994.919	28.994.919	8,69	-	1.044	1.044	14,81
Transporte y almacenamiento	225.910.721	358.601.693	584.512.415	53,88	77.632.735	37.047.897	114.680.632	34,39	1.461	639	2.100	29,78
Hostelería	13.914.181	26.678.333	40.592.513	3,74	-	22.247.433	22.247.433	6,67	-	662	662	9,39
Información y comunicaciones	4.663.480	11.653.395	16.316.875	1,50	-	7.747.627	7.747.627	2,32	-	112	112	1,58
Actividades financieras y de seguros	4.764.872	17.161.364	21.926.236	2,02	-	11.562.285	11.562.285	3,47	-	162	162	2,30
Actividades inmobiliarias	-	47.775.349	47.775.349	4,40	-	41.361.538	41.361.538	12,40	-	99	99	1,40
Actividades profesionales, científicas y técnicas	41.773.074	24.489.531	66.262.605	6,11	-	21.754.526	21.754.526	6,52	-	623	623	8,83
Actividades administrativas y servicios auxiliares	17.086.591	18.937.017	36.023.608	3,32	-	20.279.169	20.279.169	6,08	-	618	618	8,76
Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	1.070.573	1.509.061	2.579.634	0,24	-	945.104	945.104	0,28	-	39	39	0,56
Educación	1.865.898	4.973.576	6.839.474	0,63	-	5.725.634	5.725.634	1,72	-	180	180	2,56
Actividades sanitarias y de servicios sociales	147.020	8.650.308	8.797.328	0,81	-	5.843.467	5.843.467	1,75	-	175	175	2,48
Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	-	7.544.773	7.544.773	0,70	-	4.603.324	4.603.324	1,38	-	98	98	1,39
Otros servicios	854.157	5.186.805	6.040.962	0,56	-	4.298.738	4.298.738	1,29	-	237	237	3,35
Actividades de los hogares	-	3.062.100	3.062.100	0,28	-	3.029.513	3.029.513	0,91	-	188	188	2,67
TOTAL	384.595.844	700.208.989	1.084.804.832	100,00	77.632.735	255.875.058	333.507.792	100,00	1.461	5.591	7.052	100,00
Distribución porcentual por tipo de impacto (%)	35,45	64,55	100,00		23,28	76,72	100,00		20,72	79,28	100,00	

Cuadro 4.4. (Cont.) Impacto en la cifra de negocio, la renta y el empleo asociado a los gastos de Air Nostrum por sectores de actividad**b) Información a 5 sectores de actividad**

Sectores de actividad	Cifra de negocio				Renta (VAB)				Empleo			
	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)	Directo	Indirecto e inducido	Total	Estructura porcentual (%)
Agricultura, ganadería y pesca	-	8.038.056	8.038.056	0,74	-	4.406.341	4.406.341	1,32	-	154	154	2,18
Energía	1.162.509	25.736.992	26.899.501	2,48	-	11.208.519	11.208.519	3,36	-	56	56	0,80
Manufacturas	64.009.161	79.399.778	143.408.939	13,22	-	20.925.086	20.925.086	6,27	-	392	392	5,56
Construcción	8.109	8.765.688	8.773.797	0,81	-	3.893.939	3.893.939	1,17	-	112	112	1,59
Servicios	319.416.065	578.268.475	897.684.540	82,75	77.632.735	215.441.173	293.073.907	87,88	1.461	4.877	6.338	89,87
TOTAL	384.595.844	700.208.989	1.084.804.832	100,00	77.632.735	255.875.058	333.507.792	100,00	1.461	5.591	7.052	100,00
Distribución porcentual por tipo de impacto (%)	115,32	209,95	325,27		23,28	76,72	100,00		20,72	79,28	100,00	

Fuente: Air Nostrum y elaboración propia

4.2. Impacto fiscal

Según la información facilitada por la compañía, Air Nostrum efectuó un ingreso a favor de las arcas públicas en 2019 de 36,5 millones de euros (**cuadro 4.5**) de los que 21,9 millones son en forma de impuestos (tanto directos como indirectos) y 14,6 millones cotizaciones a la seguridad social. La cifra global es lo que denominamos impacto fiscal directo de Air Nostrum.

Pero además del impacto directo, la actividad que genera Air Nostrum como consecuencia de los efectos arrastre que produce en la economía (que se concretan en los impactos indirectos e inducidos) da lugar a rentas y ventas que están sometidas a distintas figuras tributarias. Además, el empleo indirecto e inducido que hemos estimado en el epígrafe anterior realiza cotizaciones a la seguridad social, y por tanto, es un ingreso adicional para las arcas públicas. El cuadro 4.5 contiene el detalle de estos impactos fiscales indirectos e inducidos que asciende a un total de 103 millones de euros con el siguiente desglose: el 37 % es IVA recaudado (38,2 millones de euros), el 28,3 % son cotizaciones a la seguridad social (29,3 millones), el 24,7 % es impuesto de sociedades (25,4 millones), el 7,8 % (7,9 millones) corresponde a retenciones e ingresos a cuenta por rendimientos del trabajo y actividades económicas, así como por rendimientos del capital mobiliario (IRPF) y el resto de menor cuantía (2,2 %, 2,2 millones de euros) engloba otros impuestos indirectos (impuestos especiales, impuesto sobre la electricidad, impuesto especial sobre determinados medios de transporte e impuesto sobre los seguros).

En total, considerando tanto los impuestos directos como los indirectos e inducidos, la actividad económica que se debe a la existencia de Air Nostrum supone unos ingresos en favor de las arcas públicas de 139,5 millones de euro, de los que el 26,1 % son directamente pagados o recaudados por la compañía y el 73,9 % restante son ingresos derivados de los impactos indirectos e inducidos. Del total, el 31,4 % son ingresos a favor de la seguridad social (43,8 millones) y el resto los distintos tipos de impuestos (95,7 millones).

En base a los resultados anteriores se infiere que por cada euro que Air Nostrum gasta en España, el retorno impositivo para las arcas públicas (impacto fiscal incluyendo cotizaciones a la Seguridad Social) es de 36 céntimos.

El impacto fiscal total de Air Nostrum es de 139,5 millones de euros, de los que el 31,4 % son ingresos a favor de la seguridad social. Por cada euro que la compañía gasta en España, el retorno para las arcas públicas es de 36 céntimos

Cuadro 4.5. Impactos fiscales de Air Nostrum en 2019. Euros**a) Impactos directos**

Pagos impuestos	Euros
Impuesto Sociedades	603.805
IVA	7.782.759
IAE	103.324
IBI	125.413
Retenciones (IRPF)	
- Modelo 111	12.983.495
- Modelo 123	324.021
Total impuestos (1)	21.922.816
Cotizaciones seguridad social (2)	14.558.561
TOTAL (1)+(2)	36.481.377

b) Impactos indirectos e inducidos

	Euros	Estructura porcentual (%)
IVA	38.231.380	37,0%
Otros Impuestos indirectos ¹	2.185.655	2,2%
IRPF ²	7.911.762	7,8%
Cotizaciones a la Seguridad Social ³	29.282.271	28,3%
Impuesto sobre Sociedades	25.430.482	24,7%
TOTAL	103.041.550	100,0%

c) Impactos totales

	Euros	Estructura porcentual (%)
Ingresos directamente pagados o recaudados por Air Nostrum	36.481.377	26,1%
Ingresos asociados a efectos indirecto e inducido	103.041.550	73,9%
IMPACTO FISCAL TOTAL	139.522.927	100,0%

¹ Incluye impuestos especiales, impuesto sobre la electricidad, impuesto especial sobre determinados medios de transporte e impuesto sobre los seguros.

² Incluye retenciones e ingresos a cuenta por rendimientos del trabajo y actividades económicas, así como por rendimientos del capital mobiliario.

³ Incluye cotizaciones sociales del empleador y del trabajador.





5. Conclusiones

Air Nostrum es una de las 5 mayores aerolíneas regionales más importantes de Europa y se encuentra entre las 20 mayores del mundo. En 2019 Air Nostrum alcanzó una cifra de negocios de 539 millones de euros, transportó a 5,2 millones de pasajeros y contaba con una flota de 47 aeronaves que opera en 7 países de Europa y norte de África y 46 aeropuertos. Asimismo, es la compañía aérea regional más galardonada de Europa.

Este informe ha revisado, y en ocasiones cuantificado, las principales contribuciones de la actividad de Air Nostrum sobre la sociedad y economía española. El informe se ha centrado en su papel como principal compañía alimentadora y distribuidora de tráfico del Grupo Iberia en el *Hub* de Madrid, su contribución al desarrollo del turismo en España, como aerolínea vertebradora de España en mercados nichos, comunidades ultraperiféricas y rutas en Obligación de Servicio Público y su contribución a la mejora en la accesibilidad de determinados territorios.

El informe también destaca otras importantes contribuciones socioeconómicas como su condición de transportista de los programas del IMSERSO; su contribución a la generación de un *cluster* industrial alrededor de sus instalaciones; el "efecto sede" generado al propiciar un alto nivel de conectividad para las empresas; su papel como empresa cantera de grandes directivos de compañías aéreas; la atracción, retención y generación de talento en el seno de la compañía; su apuesta decidida por las universidades materializada en múltiples colaboraciones y su constante compromiso con la sociedad y con los valores de los ODS.

El informe ha finalizado cuantificando el impacto económico que genera Air Nostrum como consecuencia del gasto e inversiones realizadas. El informe estima un impacto total en España de 1.084,8 millones de euros en ventas de las empresas y de 333,5 millones de euros de PIB, lo que ha permitido generar/mantener 7.052 puestos de trabajo. Asimismo, el impacto fiscal total de Air Nostrum es de 139,5 millones de euros.

Las múltiples contribuciones socioeconómicas de la actividad de la compañía mostradas en el informe y su solvencia como compañía reconocida por los números reconocimientos recibidos indican que estamos ante una aerolínea que ya está reanudando sus vuelos con mayor celeridad que el conjunto del sector a medida que las restricciones sanitarias se van eliminando.

En definitiva, Air Nostrum está construido con unos sólidos mimbres que le permiten afrontar los decisivos retos a los que se enfrenta como aerolínea regional para seguir contribuyendo desarrollo económico nacional y seguir operando en rutas en obligación de servicio público.



Anexo 1. Metodología *Input-Output*

Los impactos económicos a estimar son los siguientes:

- a) Impactos directos: es el empleo, renta y la producción (ventas o cifra de negocio) generada inicialmente para abastecer la demanda de bienes de consumo e inversión asociada a la venta de productos en Air Nostrum.
- b) Impactos indirectos: es el empleo, renta y producción generados en otros sectores de la economía para poder abastecer la demanda que realiza Air Nostrum a sus proveedores y estos a su vez a los suyos.
- c) Impactos inducidos: son los generados por los impactos directos e indirectos como consecuencia del consumo generado a través de la renta de las economías domésticas.

Para cuantificar los impactos indirectos e inducidos se utiliza la metodología *input-output*.

Análisis *input-output*

La estimación de los impactos sobre la producción, renta y empleo de la economía española se realiza utilizando la metodología *input-output* y la tabla correspondiente referida a la economía española en 2015.

La tabla *input-output* recoge la estructura productiva de una economía en la medida en la que cuantifica los requerimientos de *inputs* que un sector demanda del resto de sectores para satisfacer su producción. De ese modo, la esencia del análisis *input-output* es que permite estimar el impacto que, sobre la producción, la renta y el empleo tiene un determinado aumento de la demanda final.

El análisis *input-output* permite estimar distintos tipos de impactos, tanto a nivel agregado para toda la economía como a nivel sectorial por ramas productivas.

Los impactos directos sobre la producción se corresponden con los gastos directos comentados anteriormente. En el caso de la renta (valor añadido), los impactos directos se estiman a partir de la información que proporciona Air Nostrum en su cuenta de resultados (sueldos y salarios, beneficios, etc.). En el caso del empleo, se corresponde con la plantilla de Air Nostrum.

Además de los impactos directos, la actividad económica conlleva la existencia de efectos multiplicadores, conocidos técnicamente como efectos keynesianos, que inducen impactos sobre toda la economía. Además de estimar los llamados multiplicadores tipo I, en el informe se estimarán multiplicadores tipo II que captan efectos adicionales inducidos a través del consumo de las economías domésticas. Este aspecto es sumamente importante ya que la no consideración de estos impactos inducidos supone una infravaloración de los verdaderos impactos económicos asociados a un *shock* de demanda.

Los impactos totales se estiman a partir de los multiplicadores-renta tipo II, obteniéndose los indirectos e inducidos como diferencia entre los impactos totales y los directos. Los impactos totales sobre el empleo se obtienen a partir de la relación empleo/producción para cada sector de actividad que también proporciona la tabla *input-output* de la economía española.

Las tablas *input-output*, cuya estructura se sintetiza en el **cuadro A.1**, recogen los flujos de transacciones intersectoriales en una determinada región o país para un año concreto, así como los distintos vectores de la demanda final y los *inputs* primarios. El modelo de cantidades del sistema cerrado de Leontief queda definido por la ecuación en forma matricial

$$X = AX + Y$$

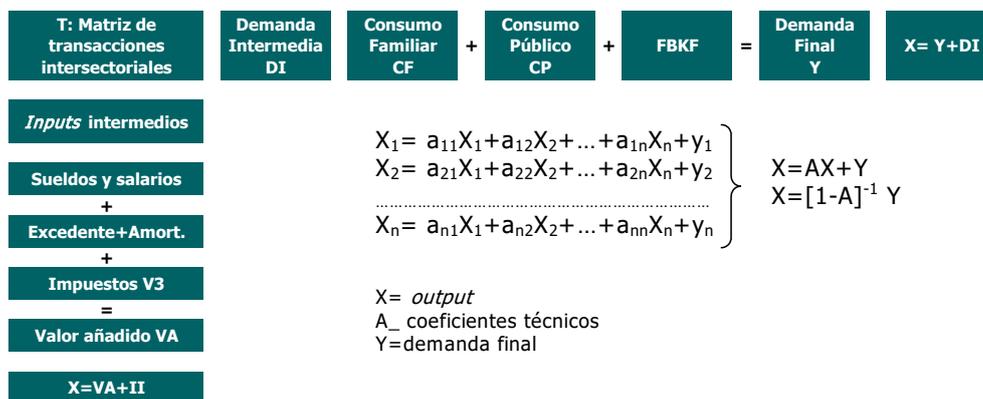
$$A = [a_{ij} = \frac{X_{ij}}{X_j}]$$

con lo que la solución para el vector de *output* sectorial es igual a:

$$X = [I - A]^{-1}Y$$

donde X es el vector del *output* sectorial ($n \times 1$), A es la matriz de coeficientes técnicos ($n \times n$), $[I - A]$ es la matriz tecnológica, Y es el vector de demanda final.

Cuadro A.1. Estructura de la tabla *input-output*



Fuente: Elaboración propia.

Suponiendo la constancia y proporcionalidad de los coeficientes técnicos, el sistema de cantidades permite evaluar los efectos sobre la producción, la renta y el empleo de cambios en la demanda final, generado en este caso por el aumento de gasto y las inversiones de Air Nostrum.

Para proceder a la estimación de los impactos es preciso realizar tres pasos previos:

En primer lugar, debe asignarse sectorialmente el aumento en la demanda final. En nuestro caso tenemos dos tipos de gasto: a) los gastos de funcionamiento de la actividad de Air Nostrum y b) las inversiones. En ambos casos, ha sido la aerolínea la que se ha encargado de llevar a cabo la asignación de sus gastos e inversiones entre los sectores de actividad contemplados por la última tabla *input-output* de España, contando en todo momento con el apoyo técnico y la colaboración del Ivie.

En segundo lugar, la asignación sectorial de los gastos y las inversiones proporciona un vector de demanda valorado a precios de adquisición (aunque neto de impuestos, pues esta corrección ya ha sido llevada a cabo por Air Nostrum). Este vector debe corregirse previamente con el fin de convertirlo en vector de demanda valorado a precios básicos. El ajuste se realiza mediante la aplicación de dos márgenes calculados a partir de la tabla de origen a precios básicos de la economía española. Los márgenes aplicados son los siguientes: margen de comercio (peso relativo del margen de comercio sobre la oferta a precios de adquisición, una vez descontados los impuestos) y margen de transporte (peso relativo del margen de transporte sobre la oferta a precios de adquisición una vez descontados los impuestos). La parte del vector de demanda que es descontada por el margen de comercio y transporte se asigna a los sectores de Comercio y Transporte, respectivamente.

Asimismo, también se tiene en cuenta que una parte de la demanda es abastecida por empresas de fuera de España, por lo que del aumento de la demanda inicial se deduce el gasto importado. El desglose del gasto y la inversión de Air Nostrum en favor de empresas nacionales vs. extranjeras ha sido proporcionado por Air Nostrum.

Para evaluar los efectos de cambios en la demanda final sobre la producción, la renta y el empleo es necesario extender el modelo básico de cantidades de Leontief para incluir no solo las cantidades que determinan la demanda intermedia a nivel sectorial, sino también la cuantificación de los requerimientos de *inputs* primarios en la demanda final. De este modo se calculan lo que se conoce como multiplicadores *input-output*. Dichos multiplicadores pueden ser clasificados de la siguiente forma:

Multiplicadores de output. Definamos B como la inversa de la matriz tecnológica

$$B = [I - A]^{-1}$$

Cada elemento de la matriz B , b_{ij} , indica el incremento en la producción del sector i necesario para satisfacer un incremento de una unidad en la demanda final del sector j . Por tanto, la suma de una columna de la matriz B indica la producción necesaria de todos los sectores de la economía para satisfacer un incremento de una unidad en la demanda final del sector j . Por tanto, da una idea del impacto sobre todo el sistema económico de un incremento en la demanda final del sector j . Los multiplicadores del *output* se calculan como

$$MO_j = \sum_{i=1}^n b_{ij}$$

Multiplicadores de renta. Representan una cuantificación de la capacidad de generar renta derivada de cambios en la demanda final. Sin embargo, al igual que el multiplicador keynesiano, el aumento inicial de la renta

debido a cambios en la demanda final tiene unos efectos inducidos adicionales en el consumo de las economías domésticas que provocará un aumento adicional de la demanda final. Al igual que en el caso del multiplicador keynesiano este proceso de interacción entre consumo-renta se producirá en fases sucesivas hasta la desaparición de los efectos inducidos por el cambio inicial en la demanda final. La inclusión o no del efecto inducido por el incremento en la renta derivada de un aumento en la demanda final representa la diferencia fundamental entre el llamado multiplicador de la renta tipo I (no contiene el efecto inducido, sólo el efecto directo e indirecto de un aumento de una unidad en la demanda final) y el multiplicador de la renta tipo II (contiene el efecto directo, indirecto e inducido de aumentos en la demanda final).

El multiplicador de la renta tipo I se define como

$$MR_j^I = \sum_{i=1}^n v_i b_{ij}$$

$$MR^I = v'B$$

donde v_i es la capacidad de generar renta por unidad de *output* en el sector i , calculada como el coeficiente unitario de valor añadido (valor añadido en el sector j /producción en el sector j).

Para construir los multiplicadores de la renta tipo II es necesario ampliar la matriz de transacciones intersectoriales incluyendo el sector de economías domésticas como si se tratara de otro sector productivo. De esta forma, la matriz de transacciones intersectoriales tendrá una fila y una columna adicionales. Los elementos de la última fila de la nueva matriz, T^* , indican la renta doméstica directamente generada al obtener una unidad del sector j . La última columna de la nueva matriz representa las necesidades directas de producto i para la obtención de una unidad final de consumo privado.

Los multiplicadores de la renta tipo II se calculan utilizando la última fila de la nueva matriz inversa ampliada de Leontief. En forma de matriz particionada podemos expresar la nueva matriz de transacciones intersectoriales como

$$\begin{bmatrix} X \\ y \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} A & cf \\ \omega' & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} X \\ y \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} Y - CF \\ RE \end{bmatrix}$$

donde y es el valor añadido, cf es el vector de coeficientes correspondientes a los consumos de los hogares, CF es el vector de consumo de los hogares, Y es la renta familiar, RE son las rentas recibidas del exterior, ω' es el vector de ratios renta/producto.

La matriz inversa de Leontief B^* es igual a

$$B^* = \begin{bmatrix} A & cf \\ \omega' & 0 \end{bmatrix}^{-1}$$

Por tanto, los multiplicadores de la renta tipo II pueden escribirse como

$$MR_j^{II} = b_{n+1,j}^*$$

Multiplicadores del empleo. Al igual que los multiplicadores de la renta, los multiplicadores del empleo se pueden obtener teniendo en cuenta sólo los efectos directos e indirectos de incrementos en la demanda final (multiplicadores del empleo tipo I) o teniendo en cuenta también los efectos inducidos por el aumento de la renta (multiplicadores del empleo tipo II). El multiplicador del empleo tipo I es igual a:

$$ME_j^I = \sum_{i=1}^n l_i b_{ij}$$

$$ME^I = l' B$$

donde l_i es el coeficiente de trabajo calculado como el cociente entre el empleo y el *output* del sector i y el vector l contiene los coeficientes de trabajo de los distintos sectores.

Para obtener el multiplicador del empleo tipo II sólo es necesario sustituir los coeficientes de la matriz inversa de Leontief B por los coeficientes de la matriz B^* .

$$ME_j^{II} = \sum_{i=1}^n l_i b_{ij}^*$$



Anexo 2.

Ramas productivas de la tabla *Input-Output* de España, 2015

Ramas de actividad	NACE rev. 2	
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	1	01
Silvicultura y explotación forestal	2	02
Pesca y acuicultura	3	03
Industrias extractivas	4	05-09
Industria de la alimentación, fabricación de bebidas e industria del tabaco	5	10-12
Industria textil, confección de prendas de vestir e industria del cuero y del calzado	6	13-15
Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y espartería	7	16
Industria del papel	8	17
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	9	18
Coquerías y refino de petróleo	10	19
Industria química	11	20
Fabricación de productos farmacéuticos básicos y preparados farmacéuticos	12	21
Fabricación de productos de caucho y plástico	13	22
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	14	23
Fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	15	24
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	16	25
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	17	26
Fabricación de material y equipo eléctrico	18	27
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	19	28
Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	20	29
Fabricación de otro material de transporte	21	30
Fabricación de muebles; otras industrias manufactureras	22	31-32
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	23	33
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	24	35
Captación, depuración y distribución de agua	25	36
Recogida y tratamiento de aguas residuales; recogida, tratamiento y eliminación de residuos; servicios de aprovechamiento; actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	26	37-39
Construcción	27	41-43
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	28	45
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	29	46
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	30	47
Transporte terrestre y por tubería	31	49
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	32	50
Transporte aéreo	33	51
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	34	52
Actividades postales y de mensajería	35	53
Servicios de alojamiento; servicios de comidas y bebidas	36	55-56
Edición	37	58
Actividades de producción cinematográfica, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical; actividades de programación y emisión de radio y televisión	38	59-60
Telecomunicaciones	39	61
Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática; servicios de información	40	62-63
Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	41	64
Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto seguridad social obligatoria	42	65
Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	43	66
Actividades inmobiliarias	44	68
Actividades jurídicas y de contabilidad; actividades de las sedes centrales; actividades de consultoría de gestión empresarial	45	69-70
Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	46	71
Investigación científica y desarrollo	47	72
Publicidad y estudios de mercado	48	73
Otras actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades veterinarias	49	74-75
Actividades de alquiler	50	77
Actividades relacionadas con el empleo	51	78
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismos	52	79
Actividades de seguridad e investigación; servicios a edificios y actividades de jardinería; actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	53	80-82
Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	54	84
Educación	55	85
Actividades sanitarias	56	86
Actividades de servicios sociales	57	87-88
Actividades de creación, artísticas y espectáculos; actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales; actividades de juegos de azar y apuestas	58	90-92
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	59	93
Actividades asociativas	60	94
Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	61	95
Otros servicios personales	62	96
Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico o como productores de bienes y servicios para uso propio	63	97-98
Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	64	99

Anexo 3. Estimación del impacto fiscal

Después de estimar los impactos sobre la producción, la renta y el empleo, se puede también medir el retorno que obtiene el sector público a través de los distintos impuestos, asociados a la producción, al intercambio, o a la generación de rentas.

Efectivamente con cada renta, cada incremento en la producción y cada transacción se devenga el correspondiente impuesto. Por lo tanto, los efectos sobre producción y rentas tienen una contrapartida para el sector público, en forma de recaudación de distintos impuestos. Cada transacción está sometida al IVA y, en algunos casos, a determinados impuestos especiales (alcohol, carburantes, energía, seguros, electricidad, etc.). Las rentas derivadas del trabajo, sea por cuenta propia o por cuenta ajena, quedarán sometidas al IRPF, por un lado, y generarán, por otro, Cotizaciones a la Seguridad Social. Y las rentas empresariales quedarán sometidas al Impuesto sobre Sociedades. A este volumen de liquidez que fluye al sector público se le denomina retorno impositivo.

Para el cálculo del retorno impositivo es necesario contar con la información desagregada de los efectos directos, indirectos e inducidos. Los incrementos en la producción, sean derivados del efecto directo, indirecto o inducido, producen un retorno impositivo asociado con los impuestos sobre ventas. En primer lugar, el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), de carácter general. Para ello se aplica el tipo impositivo efectivo al valor añadido de cada sector. En segundo lugar, hay que computar otros impuestos indirectos, que afectan ahora sólo a sectores determinados. Para este cálculo, el desglose sectorial aportado por la TIO permite precisar las consecuencias recaudatorias.

Por otro lado, como consecuencia de la actividad que se quiere analizar se generarán una serie de rentas. Si se trata de rentas de las sociedades, éstas se traducirán en un aumento en la recaudación del Impuesto sobre Sociedades. Por otro lado, también se espera un incremento en rentas del trabajo por cuenta propia (aumentos de salarios o nuevos asalariados), lo que generará un aumento en la recaudación del IRPF y de las Cotizaciones Sociales, tanto de la empresa como del trabajador. Si se trata de rendimientos de actividades económicas, también tributarán en IRPF y también generarán cotizaciones sociales, ahora en el régimen de autónomos.

A continuación, se describe de forma intuitiva cómo se han estimado el impacto de las principales figuras tributarias y las cotizaciones a la seguridad social.

Estimación del IVA Imposición Indirecta

La estimación del Impuesto sobre el Valor Añadido que se espera recaudar se realiza a partir de una estimación del valor añadido en cada uno de los 63 sectores productivos en los que se subdivide la TIO. A ese valor añadido se le aplica un tipo de gravamen efectivo, diferenciado para cada sector.

Ahora bien, para algunos sectores específicos hay que calcular otros impuestos indirectos. Se incluyen los Impuestos Especiales (Hidrocarburos, Tabaco y Alcohol), otros impuestos de fabricación (Electricidad, Seguros) o el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT). En cada caso se recurre a bibliografía específica sobre algún impuesto, a datos de la Administración o a la regulación específica del tributo.

Estimación de la Cotizaciones a la Seguridad Social

Para la estimación de las cotizaciones a la seguridad social, partimos del dato de la propia encuesta, que constituye la aportación del empleador a la Seguridad Social. Los porcentajes sobre sueldos y salarios brutos varían por sector, lo que puede indicar diferencias debido a la existencia de regímenes especiales (por ejemplo, en el caso de las actividades agrícolas), o por la presencia de trabajadores autónomos, que son indistinguibles del resto. Por ello nos parece mucho más ajustado utilizar este dato que aplicar un porcentaje genérico.

Sin embargo, calculamos separadamente la aportación del trabajador a la Seguridad Social, en función de los porcentajes vigentes en el momento de la recogida de datos, ya que no se puede derivar de los datos de la encuesta (es una proporción constante de los sueldos y salarios brutos).

Estimación del Impuesto sobre la Renta (IRPF)

Dada la estructura de los efectos calculados con la metodología input-output, el cálculo del IRPF no resulta sencillo. Al tratarse de un impuesto de carácter progresivo, el tipo medio de gravamen varía sustancialmente con el nivel de renta de cada individuo. Sin embargo, no disponemos de estos datos individualizados, por la propia naturaleza del estudio.

Como consecuencia de los efectos indirecto e inducido se generan, unos Sueldos y Salarios brutos derivados de la contratación de nuevos trabajadores (Empleo Generado), y probablemente se produzca un aumento en los salarios de algunos trabajadores ya existentes. Sin embargo, no disponemos de la distribución de la estructura salarial de los nuevos trabajadores, sino sólo de su media. Por ello partimos, para cada sector de las Tablas Input Output, de este dato medio y aplicamos el tipo medio de gravamen para un trabajador con un salario medio cercano al derivado de los datos de la tabla. Para ello se recurre a la Estadística de los declarantes del IRPF 2018 (último año disponible). Aplicamos este tipo medio de gravamen al volumen de los Sueldos y Salarios Brutos en cada sector.

Estimación del Impuesto sobre Sociedades (IS)

Para estimar el retorno impositivo en el caso del Impuesto sobre Sociedades, partimos de los datos de las Cuentas anuales en el Impuesto de Sociedades 2018 (último año disponible). A partir de estos datos, aplicamos el tipo efectivo del impuesto. Hay que resaltar que no se trata puramente de un tipo impositivo efectivo, que se definiría como el cociente entre la Cuota líquida positiva y la Base imponible del Impuesto sobre Sociedades. En su lugar tomamos el cociente entre la Cuota líquida positiva y el Resultado Contable, ya que el dato que ofrecen las Tablas Input-Output es éste. De esta manera, al aplicar este tipo al resultado contable, resultará la Cuota líquida positiva.



Ivie