

EL TURISMO DE LUJO Y SU IMPACTO.

Un análisis de los vuelos en jet privado a destinos vacacionales europeos





#BANPRIVATEJETS
GREENPEACE

Analysis by Greenpeace Central and Eastern Europe

IMPRINT

Greenpeace Central & Eastern Europe

Wiedner Hauptstraße 120-124

1050 Vienna, Austria

Phone: +43 1 545 4580

Email: office@greenpeace.at

OCTOBER 2024

Imprint photo: © Mitja Kobal / Greenpeace

EL TURISMO DE LUJO Y SU IMPACTO

CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| CONTENIDO | 3 |
| RESUMEN | 5 |
| OBJETIVO DEL INFORME | 5 |
| PRINCIPALES CONCLUSIONES | 5 |
| MATERIAL Y METODOLOGÍA | 6 |
| LAS DEMANDAS DE GREENPEACE | 7 |
| EUROPA - RESULTADOS | 8 |
| VUELOS A CADA PAÍS Y AEROPUERTO | 8 |
| LAS RUTAS MÁS FRECUENTADAS | 10 |
| DISTANCIAS CUBIERTAS | 11 |
| ESTACIONALIDAD Y AUMENTO ESTACIONAL DE LAS EMISIONES | 12 |
| AEROPUERTOS DE SALIDA | 15 |
| ESPAÑA - RESULTADOS | 18 |

RESUMEN

OBJETIVO DEL INFORME

Este estudio fue realizado por T3 Transportation Think Tank y analiza el uso de jets privados a lo largo de 2023, centrándose en 45 aeropuertos de importantes destinos vacacionales. El informe **compara la estacionalidad de los jets privados con la estacionalidad del turismo convencional**, demostrando que en 2023 ambos sectores tuvieron un patrón estacional similar.

El objetivo del informe es investigar el número de vuelos en jet privado que se realizan a estos destinos vacacionales europeos, analizar cómo varían estos vuelos a lo largo del año teniendo en cuenta la estacionalidad, y calcular las emisiones totales de CO₂ que generan estos vuelos.

Aunque los jets privados se suelen asociar a los viajes de negocios, nuestros datos indican que un notable aumento de este tipo de vuelos está ligado a ciertas temporadas, lo que señala que los **viajes por turismo y ocio son el motivo principal de numerosos vuelos en jet privado**. En la siguiente sección resumimos nuestras conclusiones.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La muestra de jets privados que volaron en **2023** a los **45 aeropuertos europeos seleccionados** fue de **117.965 vuelos**.
- En la mayoría de los aeropuertos los jets privados llegaron durante el periodo vacacional de verano, es decir, entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2023. El **42,6 %** de los vuelos tuvieron lugar en el periodo comprendido entre **el 1 de junio y el 30 de septiembre**, lo que supone el **41,6 % de las emisiones de CO₂**.
- En los destinos estivales (41 de 45 aeropuertos), la llegada de jets privados aumentó de media un **106 %** durante la temporada veraniega (junio-septiembre) en comparación con la temporada baja (octubre-mayo), lo que indica que estos vuelos se utilizan principalmente para el ocio y no exclusivamente para los negocios.
- En el mes de julio el uso de jets privados se dispara aún más en los destinos estivales, las llegadas aumentaron de media un **250 %** comparado con enero.
- El total de los 117.965 vuelos analizados causaron 526.071 toneladas de CO₂.
- De media, los jets privados emiten **10** veces más CO₂ por pasajero-kilómetro que un avión comercial típico.
- Las emisiones de CO₂ que emite un vuelo medio en jet privado en vacaciones (4,46 t de CO₂) **casi igualan las emisiones anuales de CO₂**

relacionadas con la energía de una persona europea media en 2023 (5,37 t de CO₂).

- El 11,9 % de los vuelos son de muy corta distancia con un máximo de 250 km; **el 34,7 % de los vuelos son inferiores a 500 km, lo que significa que más de un tercio de los vuelos son vuelos de muy corta distancia. El 93,2 % de los vuelos se realizaron dentro de Europa.**
- Los tres **destinos más populares** dentro de los 45 analizados son **Niza, Ginebra y Palma de Mallorca.**
- La mayoría de los vuelos en jet privado tienen lugar en la región mediterránea durante el verano; sin embargo, en la región alpina están más distribuidos, aunque los vuelos de algunos aeropuertos aumentan durante los meses fríos, lo que indica que estos vuelos podrían haberse realizado con fines vacacionales.
- Los eventos empresariales o de ocio pueden influir significativamente en la llegada de aviones privados a los aeropuertos cercanos.
- Estas cifras excluyen los aviones utilizados para misiones especiales (por ejemplo, médicas, en alta mar o policiales). Sin embargo, se observa cierta estacionalidad en estas operaciones debido a una mayor actividad turística.

MATERIAL Y METODOLOGÍA

Para llevar a cabo la investigación, T3 desarrolló un **modelo integral para determinar qué constituía un jet privado**. Al definir claramente lo que constituía un jet privado y poder incluir en los datos sólo aquellos que se ajustaban a esta definición, el análisis pudo centrarse en los vuelos de lujo no programados, excluyendo los vuelos con fines especiales (por ejemplo, militares), los vuelos de carga, el transporte aéreo comercial (por ejemplo, el turismo convencional), así como los vuelos que despegan y aterrizan en el mismo aeropuerto o los que carecen de datos esenciales (por ejemplo, el tipo de aeronave). En este informe, el término jet privado hace referencia a aquellos aviones que no están a disposición de la población en general, sino que *se pueden fletar comercialmente para vuelos específicos, o pertenecen a particulares o empresas pero no tienen fines comerciales*.

Calcular con exactitud **las emisiones de dióxido de carbono (CO₂)**, sobre todo teniendo en cuenta el gran impacto medioambiental de los jets privados, es esencial para que nuestro estudio pueda cuantificar su contribución a la crisis climática. No se han tenido en cuenta las emisiones de otros gases de efecto invernadero (emisiones de vuelo distintas al CO₂), ya que no se pueden cuantificar con precisión. En este informe se ha empleado la [herramienta de pequeños emisores de Eurocontrol](#) (Eurocontrol SET) para calcular las emisiones de CO₂.

Además de las conclusiones del informe, esta hoja informativa incluye los **cálculos adicionales realizados para varios países europeos**. Este análisis adicional nos permite comprender mejor el impacto nacional del uso de jets

privados, la magnitud de las emisiones de CO₂ y el alcance del turismo de lujo en cada región.

LAS DEMANDAS DE GREENPEACE

Este informe saca a la luz el lado más lujoso de una industria ya de por sí lujosa: el jet privado. Este tipo de transporte es el más desigual, más divisorio y contaminante. En un mundo que se enfrenta tanto a una crisis energética global como a una crisis climática acelerada que amenazan millones de vidas, es crucial arrojar luz sobre los daños sociales y medioambientales que causa la industria de los jets privados.

Dado que los jets privados son utilizados de forma desproporcionada por las personas más ricas, su **prohibición** no es solo una cuestión de protección medioambiental, sino de justicia social. Mientras que las personas ricas realizan numerosos viajes con altas emisiones de carbono, en los últimos 20¹ años **la brecha entre las personas ricas y pobres ha aumentado en dos tercios de los Estados miembros de la UE**. Además, gran parte de la ciudadanía europea ha sufrido las consecuencias de la crisis climática, como por ejemplo inundaciones, olas de calor o incendios forestales. Por otra parte, el **régimen europeo de emisiones no suele ser aplicable** a los jets privados, lo que agrava esta injusticia.

Greenpeace solicita la prohibición inmediata de los jets privados ya que este transporte de lujo solo beneficia a unas pocas personas mientras que amenaza a las poblaciones vulnerables. En su lugar, queremos que **Europa introduzca mecanismos redistributivos**, como un **impuesto sobre el patrimonio de las personas multimillonarias**, que no solo contribuyan a la justicia climática, sino que ayuden a **financiar una movilidad accesible, asequible y sostenible**, y bienes comunes al alcance de toda la ciudadanía. Es hora de actuar con contundencia para priorizar el bien público frente a los caprichos de unas pocas personas.

¹ This is reflected by a rise in the proportion of people below the poverty threshold in these countries. Source: <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2024/developments-income-inequality-and-middle-class-eu>

EUROPA - RESULTADOS

VUELOS A CADA PAÍS Y AEROPUERTO

En total monitorizamos 117.965 vuelos en jet privado a 45 destinos vacacionales de 13 países europeos.

Tabla 1: Número de vuelos a cada país analizado:

| Número de vuelos | País | Porcentaje total |
|------------------|------------|------------------|
| 27.767 | Francia | 23,5 % |
| 27.122 | España | 23 % |
| 17.854 | Italia | 15,1 % |
| 14.937 | Suiza | 12,7 % |
| 9.751 | Grecia | 8,3 % |
| 5.659 | Austria | 4,8 % |
| 3.953 | Portugal | 3,4 % |
| 3.346 | Chipre | 2,8 % |
| 3.112 | Croacia | 2,6 % |
| 2.451 | Malta | 2,1 % |
| 991 | Montenegro | 0,8 % |
| 588 | Eslovenia | 0,5 % |
| 434 | Bulgaria | 0,4 % |

El mayor porcentaje de vuelos se dirigieron a Francia (23,5 %), España (23 %) e Italia (15,1 %).

Tabla 2: los 15 primeros destinos de llegada de 45 aeropuertos europeos

| Ranking | Código del aeropuerto | Aeropuerto | País | Número de vuelos |
|---------|-----------------------|---|------------------------|------------------|
| #1 | NCE | Aeropuerto de Niza-Costa Azul | Francia | 16.511 |
| #2 | GVA | Aeropuerto de Ginebra | Suiza | 14.937 |
| #3 | PMI | Aeropuerto de Palma de Mallorca | España | 7.502 |
| #4 | IBZ | Aeropuerto de Ibiza | España | 6.504 |
| #5 | AGP | Aeropuerto de Málaga | España | 6.314 |
| #6 | CIA | Aeropuerto Internacional de Ciampino- Giovanni Battista Pastine | Italia (Roma) | 6.299 |
| #7 | ATH | Aeropuerto Internacional Eleftherios Venizelos | Grecia (Atenas) | 5.911 |
| #8 | CEQ | Aeropuerto Mandelieu | Francia (Cannes) | 5.838 |
| #9 | BCN | Aeropuerto Barcelona-El Prat | España | 4.826 |
| #10 | SZG | Aeropuerto Wolfgang Amadeus Mozart Salzburgo | Austria | 4.511 |
| #11 | NAP | Aeropuerto Internacional de Nápoles | Italia | 3.189 |
| #12 | VCE | Aeropuerto de Marco Polo Venecia | Italia | 2.969 |
| #13 | FAO | Aeropuerto de Faro | Portugal | 2.711 |
| #14 | LCA | Aeropuerto Internacional de Lárnaca | Chipre | 2.544 |
| #15 | MLA | Aeropuerto Internacional de Malta | Malta | 2.451 |
| #16 | JMK | Aeropuerto de Mykonos | Grecia (Cícladas) | 2.097 |
| #17 | LTT | Aeropuerto La Mole | Francia (Saint-Tropez) | 1.726 |
| #18 | FSC | Aeropuerto Sud Corse | Francia | 1.696 |
| #19 | VRN | Aeropuerto de Verona-Villafranca | Italia | 1.526 |
| #20 | CTA | Aeropuerto de Catania-Fontanarossa | Italia | 1.343 |
| #21 | LIS | Aeropuerto de Humberto Delgado | Portugal (Lisboa) | 1.242 |
| #22 | KLU | Aeropuerto de Klagenfurt | Austria | 1.148 |

| | | | | |
|-----|-----|--|------------------|-------|
| #23 | SPU | Aeropuerto de Split | Croacia | 1.101 |
| #24 | PUY | Aeropuerto de Pula | Croacia | 1.017 |
| #25 | DBV | Aeropuerto de Dubrovnik | Croacia | 994 |
| #26 | TIV | Aeropuerto de Tivat | Montenegro | 991 |
| #27 | PMO | Aeropuerto de Falcone-Borsellino | Italia (Palermo) | 960 |
| #28 | MAH | Aeropuerto de Menorca | España | 843 |
| #29 | AJA | Aeropuerto de Ajaccio Napoleón Bonaparte | Francia | 839 |
| #30 | PFO | Aeropuerto Internacional de Paphos | Chipre | 802 |
| #31 | TSF | Aeropuerto de Treviso | Italia | 783 |
| #32 | HER | Aeropuerto de Heraklion | Grecia | 727 |
| #33 | FCO | Aeropuerto Leonardo da Vinci-Fiumicino | Italia (Roma) | 701 |
| #34 | JTR | Aeropuerto Internacional de Santorini | Grecia | 698 |
| #35 | BIA | Aeropuerto de Bastia-Poretta | Francia | 615 |
| #36 | POW | Aeropuerto de Portoroz | Eslovenia | 588 |
| #37 | CLY | Aeropuerto de Sainte Catherine | Francia (Calvi) | 523 |
| #38 | TFS | Aeropuerto de Tenerife Sur | España | 542 |
| #39 | LPA | Aeropuerto de Gran Canaria | España | 434 |
| #40 | CHQ | Aeropuerto Internacional de La Canea | Grecia | 318 |
| #41 | VAR | Aeropuerto de Varna | Bulgaria | 276 |
| #42 | BOJ | Aeropuerto de Burgas | Bulgaria | 158 |
| #43 | ACE | Aeropuerto de Lanzarote | España | 93 |
| #44 | QSR | Aeropuerto de Salerno Costa de Amalfi | Italia | 84 |
| #45 | TFN | Aeropuerto Tenerife Norte | España | 83 |

Fuente: T3 (n=117.965)

LAS RUTAS MÁS FRECUENTADAS

Las rutas europeas más frecuentadas en cuanto a distancia total recorrida fueron Niza-Costa Azul y Ginebra. Algunos aeropuertos, como el de Ginebra, pueden llegar a atraer a un mayor número de personas acomodadas que vuelan en jet privado que a turistas normales, entre otras cosas esto se debe a su atractivo como destino de vacaciones de invierno.

En las seis rutas más frecuentadas siempre figura un origen y/o destino francés. Así pues, la actividad de los jets privados fue especialmente elevada en esa región, lo que se tradujo en una mayor cantidad de emisiones totales de CO₂ en esas rutas. Atenas, Roma y Málaga también figuran entre las rutas más populares.

Tabla 3: las 15 rutas más frecuentadas

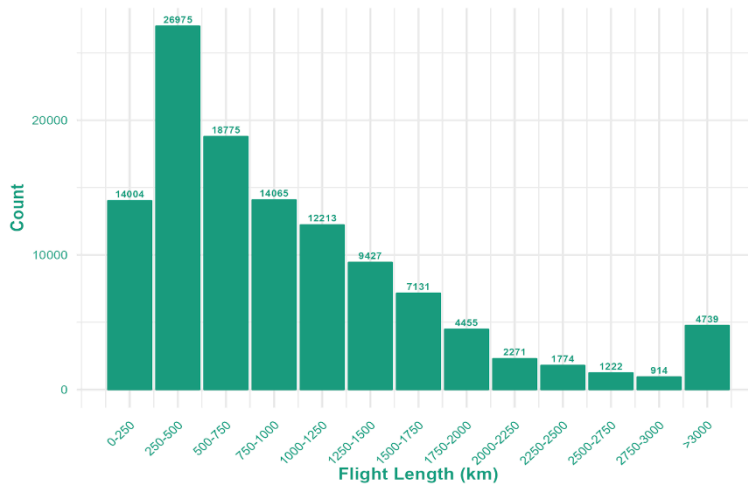
| | Origen | Destino | Distancia total recorrida | Emisiones de CO ₂ totales | Número de vuelos | Media de CO ₂ por vuelo |
|-----|------------------------------|---|---------------------------|--------------------------------------|------------------|------------------------------------|
| #1 | Farnborough (Londres) | Costa Azul (Niza) | 786.324 km | 3.852 t | 759 | 5,1 t |
| #2 | Le Bourget (París) | Costa Azul (Niza) | 758.542 km | 3.705 t | 1.093 | 3,4 t |
| #3 | Le Bourget (París) | Ginebra | 582.200 km | 2.891 t | 1.420 | 2 t |
| #4 | Londres Luton | Costa Azul (Niza) | 537.000 km | 2.698 t | 500 | 5,4 t |
| #5 | Teterboro (Nueva York) | Costa Azul (Niza) | 493.878 km | 2.572 t | 77 | 33,4 t |
| #6 | Biggin Hill (Londres) | Costa Azul (Niza) | 405.216 km | 1.530 t | 402 | 3,8 t |
| #7 | Farnborough (Londres) | Eleftherios Venizelos (Atenas) | 389.760 km | 1.835 t | 160 | 11,5 t |
| #8 | Milán Linate | Ciampino-Giovanni Battista Pastine (Roma) | 372.068 km | 2.232 t | 764 | 2,9 t |
| #9 | Farnborough (Londres) | Ginebra | 364.936 km | 1.887 t | 484 | 3,9 t |
| #10 | Farnborough (Londres) | Málaga | 328.350 km | 1.381 t | 199 | 6,9 t |
| #11 | Dubái Al Maktoum | Costa Azul (Niza) | 301.959 km | 1.776 t | 63 | 28,2 t |
| #12 | Ámsterdam Schiphol | Ibiza | 300.168 km | 987 t | 198 | 5 t |
| #13 | Hamburgo | Palma de Mallorca | 293.820 km | 730 t | 177 | 4,1 t |
| #14 | Le Bourget (París) | Ibiza | 279.000 km | 954 t | 248 | 3,9 t |
| #15 | King Khalid (Riad) | Ginebra | 270.774 km | 1.903 t | 63 | 30,2 t |

Fuente: T3 (n=117.965)

DISTANCIAS CUBIERTAS

En total, un tercio de todos los vuelos fueron inferiores a 500 km, por tanto, se consideran vuelos de muy corta distancia. El 11,9 % de todos los vuelos no superaron los 250 km, fueron vuelos de muy corta distancia. El mayor porcentaje de vuelos se sitúa entre 251 y 500 km de distancia. Aproximadamente el 4 % de todos los vuelos fueron de más de 3000 km.

Gráfico 1: Distancia de los vuelos a los 45 aeropuertos seleccionados en 2023



Fuente: T3 (n=117.965)

Traducción gráfico 1

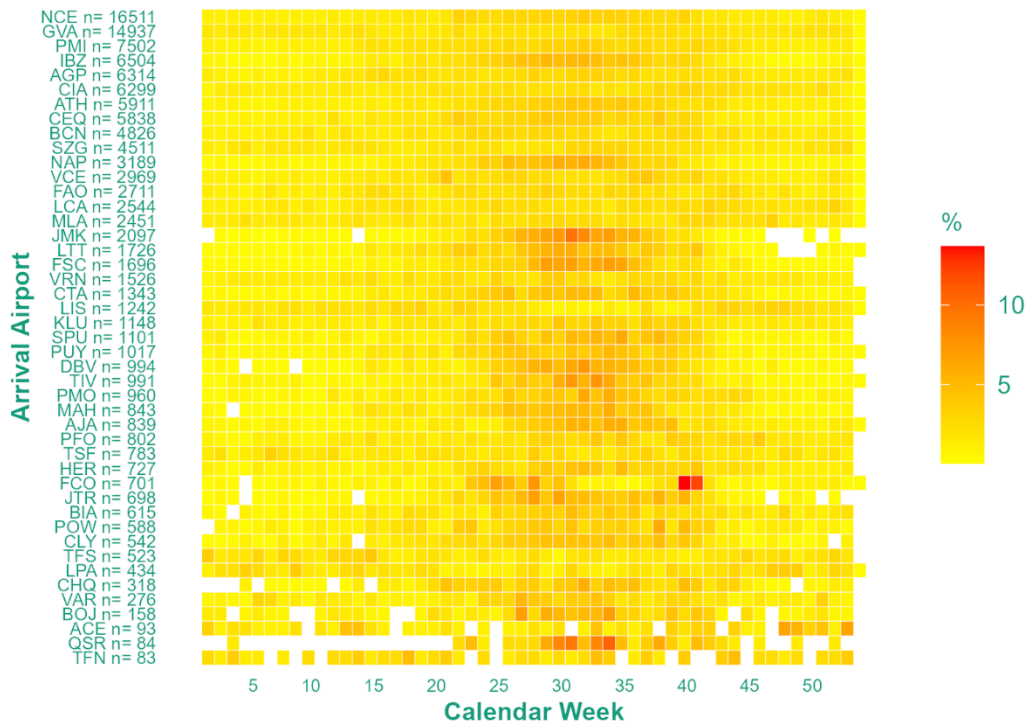
Count = Total

Flight Length (km) = Distancia recorrida (km)

ESTACIONALIDAD Y AUMENTO ESTACIONAL DE LAS EMISIONES

La mayoría de los aeropuertos se encuentran en la región mediterránea, donde la temporada alta de turismo es el verano. Durante el invierno, otoño y primavera los tres aeropuertos más septentrionales de la región alpina: Ginebra (GVA, 2º), Salzburgo (SZG, 10º) y Klagenfurt (KLU, 22º), tienen un mayor número de llegadas.

Gráfico 2: Número de llegadas en jet privado a 45 aeropuertos europeos, distribución para el año 2023



Fuente: T3 (n=117.965)

Traducción del gráfico 2

Arrival Airport = Aeropuerto de llegada

Calendar Week = Semana natural

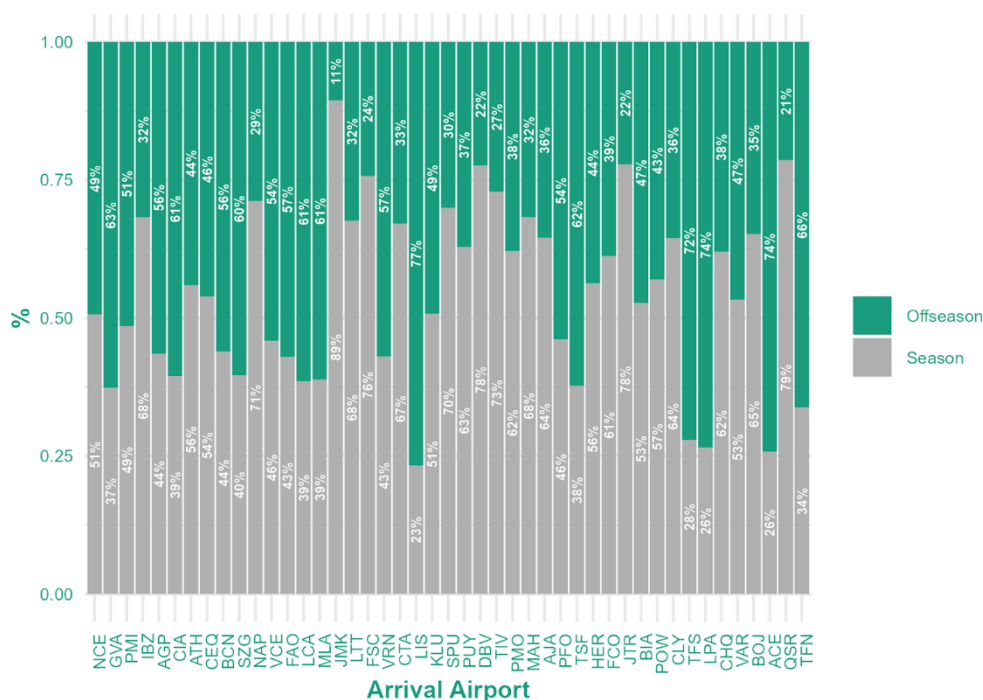
Sin embargo, los cuatro aeropuertos de las islas Canarias, Tenerife Sur (TFS, 38º), Gran Canaria (LPA, 39º), Lanzarote (ACE, 43º) y Tenerife Norte (TFN, 45º), experimentan picos de llegadas entre otoño y primavera ya que durante los meses más fríos de Europa Central esta zona disfruta de unas temperaturas agradables.

En nuestro análisis vemos que en diversos destinos un gran porcentaje de las emisiones anuales de CO₂ se concentra en la temporada de vacaciones. El gráfico 3 compara el impacto climático de la temporada de vacaciones de verano en los 45 destinos, este periodo comprende entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2023 y se considera temporada mientras que el resto del año se considera fuera de temporada. Por ejemplo:

- En el caso del aeropuerto griego de Mykonos (JMK), **el 89 % de todas las emisiones de CO₂** procedentes de jets privados en 2023 se produjo durante la temporada de vacaciones. Esta descomunal concentración de emisiones en tan solo unos meses ilustra cómo el uso de jets privados del turismo de lujo se dispara durante las épocas de mayor afluencia turística.

- El porcentaje de emisiones de CO₂ durante la temporada en los aeropuertos que ocupan entre el segundo y cuarto lugar **es increíblemente** alta y muy similar: aeropuerto de Dubrovnik (Croacia) (DBV, 78 %), aeropuerto internacional de Santorini (Grecia) (JTR, 78 %) y aeropuerto de Salerno Costa de Amalfi (Italia) (QSR, 79 %).
- Incluso en lugares como el aeropuerto austriaco de Klagenfurt (KLU) donde el porcentaje de emisiones de CO₂ durante la temporada no es tan extremo como en otros aeropuertos, el **51 % de las emisiones anuales de CO₂** proceden de sólo cuatro meses de la temporada. Esto significa que la mitad de las emisiones anuales se concentran en un tercio del año.

Gráfico 3: Datos de las emisiones de cada aeropuerto desglosados por temporada/fuera de temporada (sin armonizar)



Fuente: T3 (n=117.965)

Traducción del gráfico 3

Arrival Airport = Aeropuerto de llegada

Offseason = Fuera de temporada

Season = Temporada

En general:

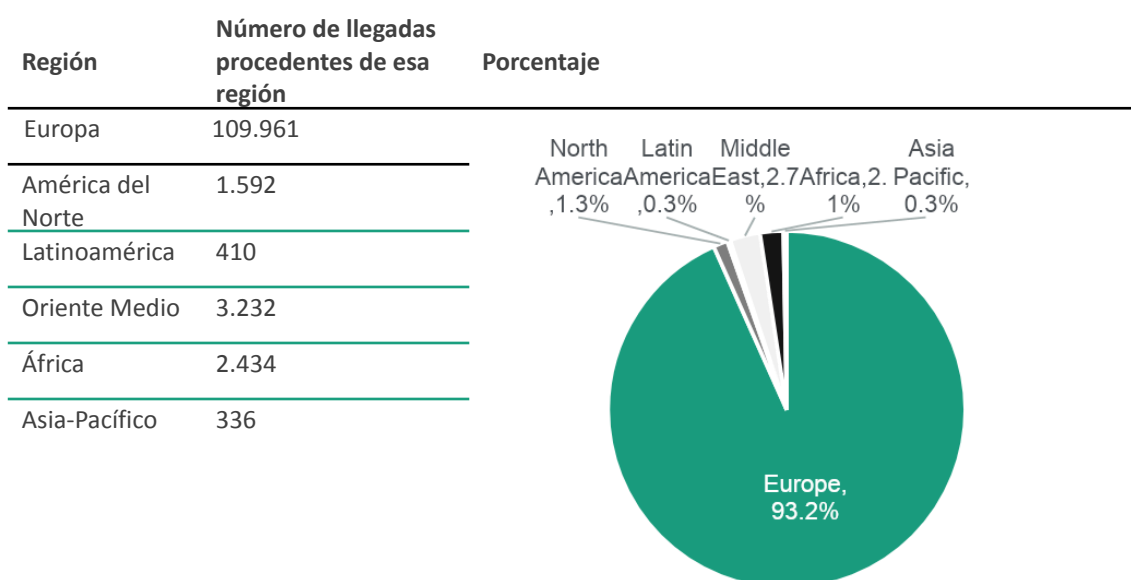
- La media de emisiones de CO₂ por vuelo es de **4,47 toneladas** mientras que **por asiento** es de **0,54 toneladas**.
- Los vuelos más cortos tienen una **mayor intensidad de CO₂** debido al gran consumo de combustible durante el despegue.
- De media, los aviones privados emiten **10** veces más CO₂ por pasajero-kilómetro que un avión comercial típico.

- Debido a la menor tasa de ocupación del jet privado, el **impacto climático por persona** de este es hasta **14 veces superior** al del transporte aéreo comercial, lo que incrementa la huella medioambiental de los viajes en jet privado.

AEROPUERTOS DE SALIDA

La mayoría de los vuelos se dan entre países europeos (93,2 %), seguidos de los vuelos procedentes de Oriente Medio (2,7 %), de África (1 %), Norteamérica (1,3 %), Latinoamérica (0,3 %) y la región Asia-Pacífico (0,3 %).

Gráfico 4: Región de salida de los vuelos en jet privado hacia los aeropuertos seleccionados en 2023.



Fuente: T3 (n=117.965)

Traducción gráfico 6

North America = América del Norte

Latin America = Latinoamérica

Middle East = Oriente Medio

Africa = África

Asia Pacific = Asia-Pacífico

Europe = Europa

En los porcentajes del gráfico cambiar los puntos por comas

Tabla 4: Principales aeropuertos de salida de vuelos en jet privado a 45 destinos turísticos en 2023 por país de origen (países seleccionados)

| País | Ciudad de salida | Aeropuerto de salida | Número de vuelos |
|-----------|------------------|---|------------------|
| Austria | Viena | Aeropuerto Internacional de Viena | 1.142 |
| Austria | Salzburgo | Aeropuerto Wolfgang Amadeus Mozart Salzburgo | 660 |
| Austria | Innsbruck | Aeropuerto de Innsbruck | 438 |
| Austria | Linz | Aeropuerto de Linz | 263 |
| Austria | Graz | Aeropuerto de Graz | 199 |
| Bélgica | Bruselas | Aeropuerto de Bruselas | 602 |
| Bélgica | Amberes | Aeropuerto Internacional de Amberes | 477 |
| Bélgica | Cortrique | Aeropuerto de Cortrique | 304 |
| Bélgica | Bruselas | Aeropuerto de Charleroi de Bruselas | 250 |
| Croacia | Zagreb | Aeropuerto de Franjo Tudman | 444 |
| Croacia | Dubrovnik | Aeropuerto de Dubrovnik | 315 |
| Croacia | Zadar | Aeropuerto de Zadar | 256 |
| Dinamarca | Copenhague | Aeropuerto de Copenhague | 283 |
| Dinamarca | Billund | Aeropuerto de Billund | 177 |
| Dinamarca | Aalborg | Aeropuerto de Aalborg | 97 |
| Francia | París | Aeropuerto de Le Bourget | 5.112 |
| Francia | Niza | Aeropuerto de la Costa Azul | 3.676 |
| Francia | Cannes | Aeropuerto Mandelieu | 1.103 |
| Francia | Marsella | Aeropuerto de Marsella-Provenza | 648 |
| Francia | Tolón | Aeropuerto de Hyères | 588 |
| Alemania | Múnich | Aeropuerto Franz Josef Strauss | 885 |
| Alemania | Berlín | Aeropuerto Berlín-Brandemburgo | 806 |
| Alemania | Hamburgo | Aeropuerto de Hamburgo | 687 |
| Alemania | Colonia | Aeropuerto de Colonia-Bonn | 517 |
| Alemania | Düsseldorf | Aeropuerto Internacional de Düsseldorf | 500 |
| Grecia | Atenas | Aeropuerto Internacional Eleftherios Venizelos | 1.485 |
| Grecia | Mykonos | Aeropuerto de Mykonos | 636 |
| Grecia | Tesalónica | Aeropuerto Internacional de Salónica | 446 |
| Italia | Milán | Aeropuerto de Milán-Linate | 3.249 |
| Italia | Olbia | Aeropuerto de Olbia-Costa Esmeralda | 1.844 |
| Italia | Roma | Aeropuerto Internacional de Ciampino- Giovanni Battista Pastine | 1.529 |
| Italia | Nápoles | Aeropuerto Internacional de Nápoles | 993 |

| | | | |
|------------------------|--------------------------|---|--------------|
| Italia | Venecia | Aeropuerto de Marco Polo Venecia | 801 |
| Países Bajos | Ámsterdam | Aeropuerto Ámsterdam-Schiphol | 1.277 |
| Países Bajos | Róterdam | Aeropuerto de Róterdam-La Haya | 435 |
| Países Bajos | Maastricht | Aeropuerto de Maastricht Aquisgrán | 124 |
| Eslovaquia | Bratislava | Aeropuerto Milán Rastislav Stefanik | 317 |
| Eslovaquia | Kosice | Aeropuerto Barca | 44 |
| Eslovaquia | Poprad | Aeropuerto de Poprad-Tatry | 40 |
| España | Madrid | Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas | 1.922 |
| España | Ibiza | Aeropuerto de Ibiza | 1.894 |
| España | Palma de Mallorca | Aeropuerto de Palma de Mallorca | 1.693 |
| España | Barcelona | Aeropuerto Barcelona-El Prat | 1.457 |
| España | Málaga | Aeropuerto de Málaga | 1.346 |
| Suiza | Ginebra | Aeropuerto de Ginebra | 2.868 |
| Suiza | Zúrich | Aeropuerto de Zurich | 2.246 |
| Suiza | Sion | Aeropuerto de Sion | 804 |
| Suiza | Berna | Aeropuerto de Berna | 470 |
| Suiza | Altenrhein | Aeropuerto de Altenrhein | 465 |
| Turquía | Estambul | Aeropuerto Atatürk de Estambul | 629 |
| Turquía | Bodrum | Aeropuerto de Milas-Bodrum | 432 |
| Turquía | Estambul | Aeropuerto de Estambul | 352 |
| Reino Unido | Farnborough | Aeropuerto de Farnborough | 3.025 |
| Reino Unido | Londres | Aeropuerto Luton de Londres | 2.057 |
| Reino Unido | Londres | Aeropuerto de Biggin Hill | 1.846 |
| Reino Unido | Northolt | Aeropuerto de Northolt | 608 |
| Reino Unido | Londres | Aeropuerto de Stansted | 523 |
| Emiratos Árabes Unidos | Dubái | Aeropuerto Internacional Al Maktoum - Dubai World Central | 426 |
| Emiratos Árabes Unidos | Dubái | Aeropuerto de Dubái | 156 |
| Estados Unidos | Teterboro/Nueva York | Teterboro | 267 |

Fuente: T3 (n=117.965)

ESPAÑA - RESULTADOS

- **Nueve de los 45 aeropuertos analizados se encuentran en España:** Barcelona, Las Palmas (Gran Canaria), Ibiza, Lanzarote, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca y los dos aeropuertos de Tenerife (Norte y Sur).
- En total 27.122 jets privados aterrizaron en estos nueve aeropuertos durante 2023. Esto supone **el 23 % de todos los vuelos en jet privado analizados en los 45 destinos**. Esto convierte a **España en el segundo destino de vacaciones europeo más popular para los jets privados**. Solo Francia registró un número ligeramente superior de llegadas durante el año 2023 (27.767 llegadas).
- Alrededor del 74 % de estos jets privados procedían de otros países, mientras que alrededor del 26 % eran vuelos nacionales.
- El número de llegadas de jets privados fue el siguiente:

| Código del aeropuerto | Nombre del aeropuerto | Región | Número de llegadas de jets privados | Porcentaje estacional de emisiones de CO ₂ |
|-----------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|---|
| PMI | Palma de Mallorca | Islas Baleares | 7.502 | 49 % |
| IBZ | Ibiza | Islas Baleares | 6.504 | 68 % |
| AGP | Málaga | Península Ibérica | 6.314 | 44 % |
| BCN | Barcelona | Península Ibérica | 4.826 | 44 % |
| MAH | Menorca | Islas Baleares | 843 | 68 % |
| TFS | Tenerife Sur | Islas Canarias | 523 | 28 % |
| LPA | Las Palmas (Gran Canaria) | Islas Canarias | 434 | 26 % |
| ACE | Lanzarote | Islas Canarias | 93 | 26 % |
| TFN | Tenerife Norte | Islas Canarias | 83 | 34 % |

- El porcentaje de CO₂ de los vuelos estacionales superó con creces el 40 % en todos los aeropuertos analizados de la Península Ibérica e islas Baleares, el porcentaje más alto se dio en Ibiza y Menorca (68 % cada uno). Esto significa que, por ejemplo, en el aeropuerto de Ibiza el

68 % de las emisiones de CO₂ de los jets privados se generó durante cuatro meses en verano.

- Los cuatro aeropuertos canarios analizados muestran picos entre otoño y primavera, con un porcentaje de CO₂ en verano inferior o igual a la media anual, estos datos coinciden con su temporada turística estándar.
- La ruta internacional más frecuentada por los jets privados con dirección a un destino vacacional español fue la que une Niza (París) e Ibiza, con 317 vuelos. La segunda y tercera ruta en jet privado más frecuentada fue entre Niza y Palma de Mallorca, con 260 vuelos, y entre París e Ibiza, con 248 vuelos.
- La mayoría de los vuelos internacionales en jet privado salieron de Francia (3.563 vuelos), Reino Unido (3.500), Alemania (2.698), Italia (2.206) y Suiza (1.649). Con 292 vuelos, Estados Unidos fue el país donde más vuelos transoceánicos se originaron.
- El informe también detectó numerosos vuelos de muy corta distancia. El vuelo entre las islas de Ibiza y Mallorca fue el vuelo de muy corta distancia más popular, con 692 vuelos entre las dos islas (363 vuelos de Palma a Ibiza y 329 de Ibiza a Palma).
- **Los 27.122 vuelos en jet privado a destinos vacacionales españoles provocaron unas 134.000 toneladas de CO₂. Esto equivale a las emisiones anuales de unos 89.300 coches propulsados por combustible fósil.** Estas son únicamente las emisiones de los vuelos a sus destinos; no incluyen las emisiones de los vuelos de vuelta.
- En 2023, 5.309 jets privados volaron desde España a los 36 destinos vacacionales fuera de España. Los destinos internacionales más populares fueron Francia (1.946 vuelos), Suiza (911), Italia (801) y Portugal (776). Estos vuelos provocaron unas 20.400 toneladas de CO₂.
- **Los cinco aeropuertos españoles desde donde partieron más jets privados fueron el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (1.922 salidas), el aeropuerto de Ibiza (1.894), el aeropuerto de Palma de Mallorca (1.693), el aeropuerto de Barcelona-El Prat (1.457) y el aeropuerto de Málaga (1.346).**