

Hacia un nuevo modelo aeroportuario español

por Ofelia Betancor

(Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)

y M. Fernanda Viegens

(Fedea)

El proceso de privatización de los Aeropuertos de Madrid y Barcelona ha quedado paralizado hasta nuevo aviso. El nuevo gobierno ha asegurado que se estudiará la viabilidad de cada uno de los aeropuertos de la red de Aena y se tendrá en cuenta su rentabilidad social. El objetivo de este Apunte es presentar el panorama de los aeropuertos en España. En particular, ofrecemos una clasificación de los aeropuertos de AENA atendiendo a sus niveles de tráfico, al número de rutas con mayores niveles de demanda y a su situación financiera¹

La gestión de los aeropuertos españoles

Los aeropuertos en España han sido gestionados hasta el momento por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Una de las características más llamativas de AENA es su tamaño cuando se compara con organizaciones similares. El hecho de gestionar 75 aeropuertos (47 de ellos en España) le permite situarse por volumen de ingresos en segundo lugar del ranking de aeropuertos a nivel mundial (Airline Business, Diciembre 2010)², superado únicamente por la empresa española Ferrovial, propietaria a su vez, del grupo de aeropuertos británicos de BAA³ y seguido por Aéroports de Paris y Fraport. Podemos afirmar que AENA es “única” en Europa, y no sólo por la magnitud de sus cifras, sino sobre todo por la operación de aeropuertos en una red de tal extensión para un mismo país. En un entorno europeo bien diferente, este hecho es una llamada a la reflexión acerca de si el modelo español resulta apropiado para las necesidades actuales del transporte aéreo en nuestro país.

Tras 20 años de operación por parte del ente público AENA, a comienzos del año 2010 se inicia un proceso de cambio en el modelo de propiedad y gestión de los aeropuertos españoles. En una comparecencia en sede parlamentaria en enero de 2010, el Ministro de Fomento José Blanco habla por primera vez de la necesidad de

1 Hemos elaborado este Apunte basándonos en el “Primer Informe del Observatorio de Transporte Aéreo de FEDEA: Una taxonomía de los aeropuertos españoles”

2 Datos de ingresos de 2009.

3 British Airport Authority. Incluye la propiedad y gestión de los aeropuertos de Heathrow, Stansted, Glasgow, Edimburgo, Aberdeen y Southampton.

mejorar la gestión de los aeropuertos, su eficiencia y su eficacia, y de la necesidad de definir un nuevo modelo con rigor y transparencia. En este momento se hacen públicos los datos financieros individualizados por aeropuertos, algo que desde hacía mucho tiempo venían reclamando políticos, investigadores y el público en general. Estos datos corresponden al año 2009⁴, y han servido de referencia en el análisis que hacemos en este documento. La principal cifra que se obtiene de los datos financieros es que en el año 2010 AENA acumulaba una deuda de 12.635 millones de euros.

En febrero de 2011 el Consejo de Ministros autoriza la creación de la Sociedad Mercantil AENA Aeropuertos S.A., a la que se le atribuyen las funciones de gestión de servicios aeroportuarios.

Con todo, el plan previsto por el anterior Gobierno socialista para introducir participación privada en los aeropuertos era el siguiente:

1. El ente público AENA mantenía las competencias en materia de navegación aérea, aunque se liberalizaba la prestación de los servicios de torre de control en algunos aeropuertos⁵.
2. AENA Aeropuertos S.A. recibía las competencias en materia de gestión de la red de aeropuertos españoles, sin embargo, hasta el 49 % de su capital podría estar en manos privadas. Además se articulaban dos vías para la posible gestión individualizada de aeropuertos: creación de sociedades filiales de AENA Aeropuertos S.A. y posterior otorgamiento de concesiones a favor del sector privado en los aeropuertos mayores, estando los planes para concesionar la gestión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona muy avanzados.

Sin embargo, la nueva Ministra de Fomento Ana Pastor ha anunciado recientemente que se paraliza el proceso de privatización de los Aeropuertos de Madrid y Barcelona.

⁴ También se ofrecen previsiones para el año 2010.

⁵ Alicante, Valencia, Sabadell, Ibiza, Jerez, Sevilla, Melilla, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, A Coruña, Vigo y Cuatro Vientos.

Taxonomía de los aeropuertos españoles

Presentamos a continuación la clasificación que atiende fundamentalmente a la importancia del tráfico que manejan y su situación financiera (véase **Mapa**). Es cierto que se trata de una taxonomía estática, basada en datos financieros de un momento temporal concreto cuando, por ejemplo, Madrid y Barcelona acababan de realizar importantes inversiones que pesan en sus cuentas financieras en forma de cuantiosas amortizaciones. Sin embargo, mejorar el análisis requeriría incrementar la transparencia de AENA y sus aeropuertos. Esto sería bueno para la investigación y para los ciudadanos que tienen el derecho a tener esta información que es por definición de acceso público, algo que un posible regulador de aeropuertos en España debería tener muy presente.

Además, para cada aeropuerto se señala en la última columna de las **Tablas 1, 2, y 3** el número de aeropuertos ubicados a una distancia menor o igual a 130 km.

Tabla 1 Aeropuertos Grupo 1 (en verde)

Aeropuertos	Pasajeros (2009)	Situación Financiera 2009		Rutas con al menos 500 mil pasajeros por aeropuerto (2010)		Nº de aeropuertos a una distancia menor o igual a 130 kilómetros (*)
		Resultado operativo imputable (Mill. de Euros)	Deuda Imputable	Nacionales	Internacionales	
Palma de Mallorca	21.203.041	37,82	-	2	1	-
Málaga	11.622.429	12,81	572,77	2	1	1
Gran Canaria	9.155.665	6,49	-	4	0	-
Alicante	9.139.479	43,51	-	1	1	1
Tenerife Sur	7.108.055	13,94	-	0	0	-
Girona	5.286.970	18,01	50,99	0	0	2
Bilbao	3.654.957	0,11	174,31	2	0	3
Murcia-San Javier	1.630.684	1,49	73,56	0	0	1

Análisis para aeropuertos peninsulares

2) Aeropuertos con resultados operativos negativos, un volumen bajo o muy bajo de pasajeros y sin rutas importantes en general (véase Tabla 2 y aeropuertos marcados en rojo en el Mapa).

Tabla 2 Aeropuertos Grupo 2 (en rojo)

Aeropuertos	Pasajeros (2009)	Situación Financiera 2009		Rutas con al menos 500 mil pasajeros por aeropuerto (2010)		Nº de aeropuertos a una distancia menor o igual a 130 kilómetros (*)
		Resultado operativo imputable (Mill. de Euros)	Deuda Imputable	Nacionales	Internacionales	
Asturias	1.316.212	-4,21	68,22	1	0	0
FGL Granada-Jaén	1.187.813	-6,60	75,42	0	0	1
Vigo	1.103.285	-6,86	65,71	1	0	1
Jerez de la Frontera	1.079.616	-12,23	81,01	0	0	1
A Coruña	1.068.823	-4,39	72,88	1	0	1
La Palma	1.043.274	-12,91	187,05	1	0	-
Santander	958.157	-4,68	83,86	0	0	1
Almería	791.837	-7,48	79,98	0	0	0
Valladolid	365.720	-4,89	55,80	0	0	1
Pamplona	335.612	-6,44	77,98	0	0	3
San Sebastián	315.294	-6,75	52,71	0	0	3
Melilla	293.695	-10,88	105,31	0	0	-
El Hierro	183.891	-5,85	51,30	0	0	-
León	95.189	-6,93	86,66	0	0	-
Badajoz	75.351	-1,10	19,64	0	0	0
Salamanca	53.088	-2,84	31,13	0	0	1
Logroño	35.663	-6,20	49,03	0	0	2
La Gomera	34.605	-5,13	33,46	0	0	-
Madrid-Torrejón	28.423	-3,03	36,54	0	0	-
Burgos	27.716	-5,30	59,87	0	0	1
Ceuta /helipuerto	20.560	-2,13	16,88	0	0	-
Córdoba	15.474	-3,90	68,82	0	0	1
Albacete	15.127	-2,92	24,13	0	0	0
Huesca-Pirineos	6.228	-6,20	67,66	0	0	1
Madrid-Cuatro Vientos	229	-9,27	78,50	0	0	-
Sabadell	0	-7,88	73,07	0	0	-
Son Bonet	0	-2,37	16,13	0	0	-

Análisis para aeropuertos peninsulares

3) Aeropuertos con resultados operativos negativos, aunque con un alto volumen de pasajeros o carga y que operan rutas nacionales e internacionales importantes en general (véase Tabla 3 y aeropuertos marcados en verde y rojo en el Mapa).

Tabla 3 Aeropuertos Grupo 3 (en verde y rojo)

Aeropuertos	Pasajeros (2009)	Situación Financiera 2009		Rutas con al menos 500 mil pasajeros por aeropuerto (2010)		Nº de aeropuertos con una distancia menor o igual a 130 kilómetros (*)
		Resultado operativo imputable (Mill. de Euros)	Deuda Imputable	Nacionales	Internacionales	
Madrid-Barajas	48.437.147	-300,86	6096,97	14	14	0
Barcelona	27.421.682	-42,0	1813,8	7	9	2
Valencia	4.748.997	-1,21	127,21	1	0	0
Lanzarote	4.701.669	-0,91	-	2	0	-
Ibiza	4.572.819	-3,97	-	2	0	-
Tenerife Norte	4.054.147	-5,58	94,48	3	0	-
Sevilla	4.051.392	-2,26	-	1	0	2
Fuerteventura	3.738.492	-2,26	128,51	1	0	-
Menorca	2.433.666	-14,23	135,59	1	0	-
Santiago	1.944.068	-10,23	96,51	1	0	2
Reus	1.706.615	-7,05	97,32	0	0	1
Zaragoza	528.313	-8,65	139,47	0	0	1
Vitoria	39.933	-16,52	92,33	0	0	5

Analisis para aeropuertos peninsulares

Mapa: Una taxonomía de los aeropuertos españoles



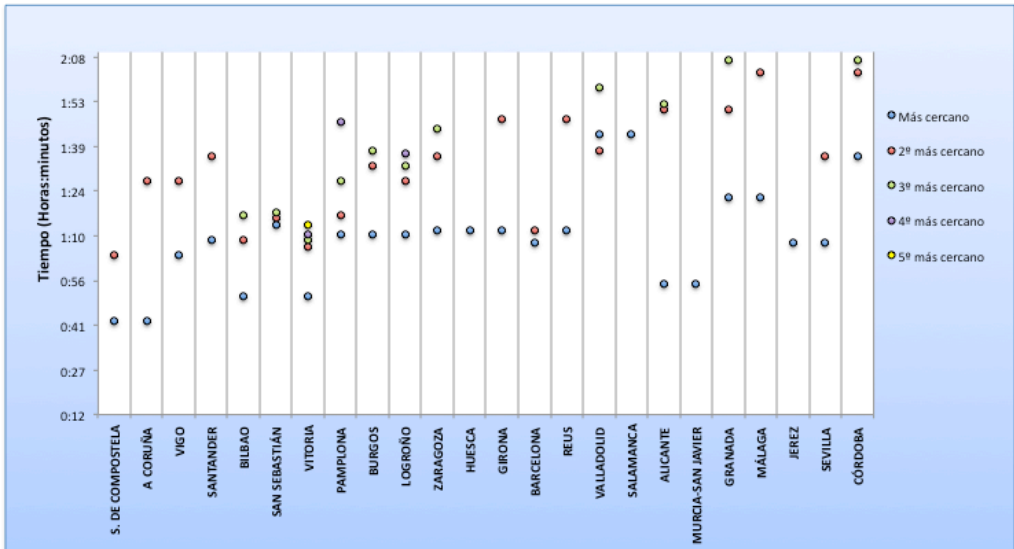
El primer grupo de aeropuertos no plantearía, al menos en una primera ronda de evaluación, mayores problemas. No obstante, el caso de Murcia/San Javier, podría ser el primero en generar dudas en caso de una evaluación más profunda, dado su nivel de tráfico y la ausencia de rutas con más de 500.000 pasajeros.

En cuanto al segundo grupo, es más difícil poder llevar a cabo un diagnóstico. Un resultado operativo negativo podría estar explicado por una baja calidad de la gestión, por un muy bajo nivel de tráfico o por ambos elementos al mismo tiempo. Para los aeropuertos de este grupo se debería llevar a cabo un análisis más detallado que permita concluir si estaría justificado llevar adelante un proceso de saneamiento de su gestión o, si por el contrario, la medida óptima incluye el cierre del aeropuerto.

El tercer grupo de aeropuertos aparece como un conjunto de aeropuertos “necesarios” e importantes desde el punto de vista del número de pasajeros y mercancías procesados (Madrid y Barcelona especialmente), pero que probablemente plantean la necesidad de renovar su modelo de gestión a fin de conseguir resultados operativos positivos. Dentro de este grupo encontramos también aeropuertos que, si bien tienen un número bajo de pasajeros, podrían verse justificados por el alto tráfico de mercancías que manejan (Vitoria y Zaragoza).

Finalmente, es interesante destacar la cercanía entre aeropuertos peninsulares como información adicional a la categorización de aeropuertos realizada. En este sentido algo más de la mitad de los aeropuertos de AENA tienen al menos otro aeropuerto a menos de 130 Km. de distancia. Una forma alternativa de observar esta información consiste en calcular cuál es el tiempo medio de viaje por carretera entre aeropuertos cercanos. Estos cálculos se presentan en el **Gráfico 1**. Puede verse que la gran mayoría de estos aeropuertos tiene otro cerca a menos de 1 hora y diez minutos por carretera. En unos pocos casos la distancia entre los mismos puede hacerse en aproximadamente 45 minutos.

Gráfico 1: Tiempo de viaje por carretera entre los aeropuertos peninsulares



La pregunta que hemos de hacernos es si hay demanda suficiente que justifique todas estas infraestructuras. Si las demandas fuesen lo suficientemente elevadas, el poder disponer de aeropuertos cercanos sería algo positivo, pues podríamos pensar en un escenario en el que los aeropuertos compiten por captar tráfico, reduciéndose la necesidad de regulación. Sin embargo, con los datos disponibles, no parece ser el caso.

Conclusiones

El mercado aéreo español es un mercado con importante presencia internacional dados los niveles de demanda en muchas de sus rutas. Sin embargo, la importante deuda acumulada por AENA y el hecho de que la mayoría de los aeropuertos españoles presente resultados operativos negativos, obligan a un replanteo serio en relación a la gestión, y probablemente también en relación a la existencia de estos aeropuertos.

En este sentido, a la hora de pensar en introducir participación privada en los aeropuertos españoles es importante no olvidar que ya se dispone de importante evidencia derivada de otras experiencias de privatización en aeropuertos (Gillen, 2011; Forsyth et al., 2010, Bel y Fageda, 2010; Oum et al.; 2008, Starkie, 2002, entre otros). Entre las lecciones aprendidas

destaca la importancia de promover una industria competitiva desde el inicio del proceso privatizador frente a la complejidad de la regulación de este tipo de infraestructuras.

Además, la decisión de cerrar aeropuertos puede evaluarse aplicando las herramientas que proporciona el Análisis Coste Beneficio: es posible evaluar lo que gana o pierde la sociedad manteniendo estas infraestructuras operativas o cerrándolas.

Referencias

- Bel, G. y Fageda, X. (2010). “Privatization, regulation and airport pricing: an empirical analysis for Europe”. *Journal of Regulatory Economics*, 37, 142-161.
- Forsyth, P., Gillen, D., Müller, J. y Niemeier, H., (2010). *Airport Competition*, Ashgate.
- Gillen, D. (2011). “The evolution of airport ownership and governance”. *Journal of Air Transport Management*, 17. 3-13.
- Oum, T. H., Yan, J. y Yu C. (2008). “Ownership forms matter for airport efficiency: A stochastic frontier investigation of worldwide airports”. *Journal of Urban Economics*, 64, 422-435.
- Starkie, D. (2002). “Airport Regulation and Competition”, *Journal of Air Transport Management*, 8, 63-72.

Enero 2012