fedea*observatorios*

Junio de 2011

Observatorio de Transporte Aéreo
Taxonomía de los aeropuertos españoles

Fundación de Estudios de Economía Aplicada
Cátedra Fedea - Abertis

Observatorio de Transporte Aéreo de Fedea

Primer Informe
Una taxonomía de los aeropuertos españoles*

Ofelia Betancor [a] [b] **y M. Fernanda Viecens** [b]

[a] Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
[b] Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA)

Junio 2011

*Las autoras agradecen la asistencia de
María Jesús González Sanz y Roberto García.

Cátedra Fedea-Abertis

fedea

Resumen

Con este informe se pone en marcha el **Observatorio de Transporte Aéreo de Fedea.** El objetivo del mismo es servir de fuente de información sobre el sector, analizando el funcionamiento y la regulación de los mercados de servicios e infraestructuras de transporte aéreo y contribuyendo al debate sobre las medidas de política requeridas. En este primer informe se analiza el perfil de los aeropuertos en nuestro país, su importancia y sus principales características en términos de tráfico, situación financiera y cercanía con otros aeropuertos. El análisis realizado permite proponer una clasificación preliminar de los mismos que atiende a los criterios mencionados.

1 Introducción

Con este informe se pone en marcha el **Observatorio de Transporte Aéreo de Fedea.** El objetivo del mismo es servir de fuente de información sobre el sector, analizando el funcionamiento y la regulación de los mercados de servicios e infraestructuras de transporte aéreo y contribuyendo al debate sobre las medidas de política requeridas. En los estudios realizados se pondrá énfasis en los mercados e infraestructuras españolas, aunque en un contexto donde gran parte de las políticas de transporte se desarrollan a nivel europeo.

El Observatorio nace en un momento en el que el modelo de aeropuertos en España se encuentra sometido a un cambio sustancial, ya que por primera vez en su historia se prevé la entrada del sector privado, tanto a nivel de financiación como de gestión en los aeropuertos mayores. Es por ello que la andadura del observatorio se inicia con un informe sobre los aeropuertos en nuestro país, su importancia y sus principales características en términos de tráfico, situación financiera y cercanía a otros aeropuertos.

Los aeropuertos en España han sido gestionados hasta el momento por el ente público AENA.[1] 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 BAA[3] 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 no era más que una llamada a la reflexión acerca de si el modelo español resultaba apropiado para las necesidades actuales del transporte aéreo en nuestro país (Betancor, 2008).

---

1 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

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.

Tras 20 años de operación por parte del ente público AENA, a comienzos del año 2010 se inicia el 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 mejorar la gestión de los aeropuertos, su eficiencia y su eficacia, y de la necesidad de definir un nuevo modelo con rigor y transparencia.[4] 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 2009,[5] y han servido de referencia en el análisis que hemos realizado en la Sección 3 de este informe.[6] 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.

El 5 de febrero de 2010 se promulga el Real Decreto-Ley 1/2010,[7] que regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, establece las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fija determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. En este decreto ya se separa entre "gestores aeroportuarios" y "proveedores de servicios de navegación aérea", que al mismo tiempo podrían ser distintos de la propia AENA. Además se señala expresamente que:

> *"La Dirección General de Aviación Civil ha puesto de manifiesto que los actuales costes de navegación aérea de AENA son los más elevados del entorno europeo. Los informes emitidos por dicho centro directivo señalan una paulatina desviación de las magnitudes económicas de AENA, que se viene traduciendo en un continuo incremento de los costes de prestación del servicio, en una baja productividad por controlador y en*

4 Comparecencia del Ministro de Fomento en la Comisión de Fomento del Congreso "Hacia un modelo de gestión eficiente". Madrid, martes 11 de enero de 2010.

5 También se ofrecen previsiones para el año 2010.

6 Desafortunadamente no se han hecho públicos los datos históricos ni los definitivos del año 2010, por el momento.

7 Posteriormente Ley 9/2010 de 14 de abril.

el incremento desmedido de los costes de estos empleados públicos en comparación con los restantes controladores europeos, hasta hacer de la tarifa nacional que se cobra a las compañías aéreas la más cara de Europa, y del coste por hora de controlador aéreo, el más caro del continente".

Este texto refleja las desavenencias existentes entre AENA y el colectivo de controladores aéreos. Los problemas culminan el 3 de diciembre de 2010 con el plante de los controladores aéreos y el posterior cierre del espacio aéreo español. Esta situación sin precedentes, que dejó en tierra a miles de pasajeros, llevó al Gobierno Español a la militarización de las torres y centros de control de navegación aérea y a declarar por primera vez en la historia de la democracia española el Estado de Alarma. Finalmente, en febrero de 2011 se dicta un laudo arbitral con el que se cierra el conflicto y se fijan las condiciones laborales del colectivo de controladores hasta 2013.

También 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 estado actual del proceso privatizador es el siguiente:

1. El ente público AENA mantiene las competencias en materia de navegación aérea. No obstante se liberaliza la prestación de los servicios de torre de control en los aeropuertos de: Alicante, Valencia, Sabadell, Ibiza, Jerez, Sevilla, Melilla, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, A Coruña, Vigo y Cuatro Vientos.[8] Este proceso se encuentra avanzado, y se prevé que la adjudicación concluya en octubre de este año.

2. AENA Aeropuertos S.A. recibe 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 articulan dos vías para

8 El Real Decreto 931/2010 de 23 de julio regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo.

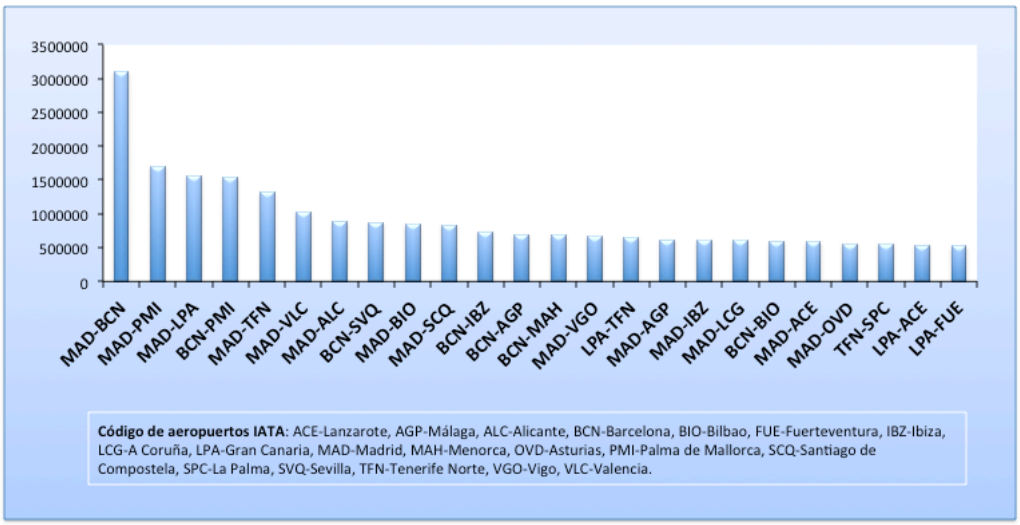
la posible gestión individualizada de aeropuertos: creación de sociedades filiales de AENA Aeropuertos S.A. y posterior otorgamiento de concesiones a favor del sector privado en los aeropuertos mayores. Se ha anunciado ya la intención de concesionar la gestión de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Para ello, en un primer paso se crearán sociedades filiales, y posteriormente se licitará mediante concurso público un porcentaje de participación mayoritario en las mismas. Este proceso se espera tenga lugar en el segundo semestre de este año.

Tras esta introducción el informe se estructura del modo siguiente: en la Sección 2 analizamos el mercado aéreo español atendiendo a los niveles de tráfico en las principales rutas nacionales e internacionales; en la Sección 3 presentamos una taxonomía de los aeropuertos españoles que considera su situación financiera, la importancia de los tráficos y cercanía con otros aeropuertos; la Sección 4 se dedica a discutir la información mostrada y presentar las principales conclusiones.

2. El mercado aéreo español

Teniendo en cuenta todos los aeropuertos de origen y/o destino que configuran una ruta nacional, es posible contabilizar que el mercado aéreo español dispone actualmente de 289 rutas domésticas. En el año 2010, sólo 24 de estas rutas (8.3%) tuvieron un nivel de tráfico que superaba los 500.000 pasajeros. Las mismas se muestran en el **Gráfico 1.**

Gráfico 1: Rutas nacionales con al menos 500.000 pasajeros (2010)



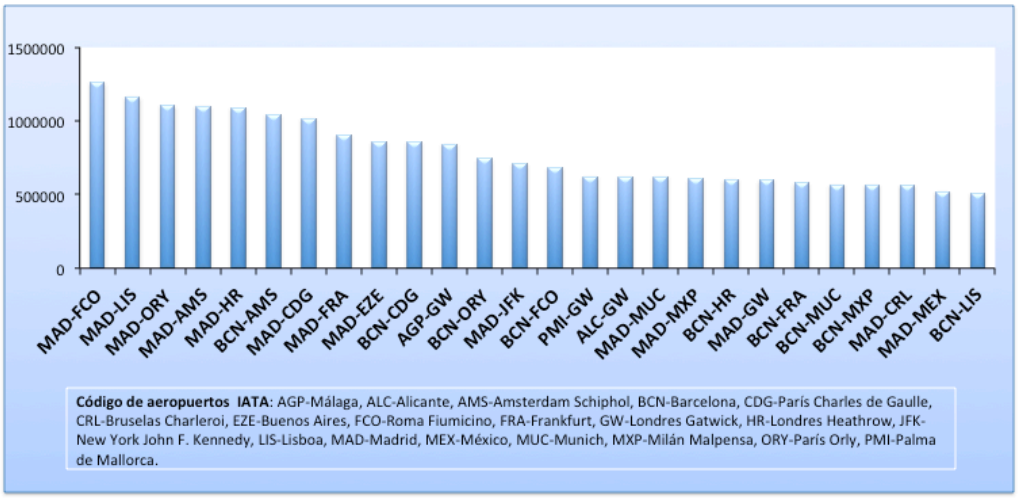
Fuente: Elaboración propia con datos de AENA.

En el año 2010, la ruta Madrid-Barcelona con un volumen de 3.104.582 pasajeros, es la ruta nacional con mayor número de viajeros (y en realidad, como veremos más adelante, es también la ruta con mayor densidad de demanda a nivel europeo). Además se sitúa muy por delante de la segunda ruta por nivel de tráfico, Madrid-Palma de Mallorca, que cuenta con 1.694.757 pasajeros. Destaca el hecho de que las principales rutas sean las que conectan Madrid o Barcelona con las capitales insulares en Baleares y Canarias. Además, 4 de las 24 rutas son interinsulares, en particular, entre islas en el Archipiélago Canario.

Si realizamos un ejercicio similar para las rutas internacionales con origen o destino en aeropuertos españoles es posible identificar otras 26 rutas internacionales con niveles de

tráfico que también superan los 500.000 pasajeros. Éstas han sido recogidas en el **Gráfico 2.**

Gráfico 2: Rutas internacionales con al menos 500.000 pasajeros (2010)



Fuente: Elaboración propia con datos de AENA.

Como ocurre con las rutas domésticas, las principales rutas internacionales también tienen como origen o destino el aeropuerto de Madrid. Además se trata de rutas que conectan la capital española con las principales capitales europeas o con importantes *hubs* distribuidores del tráfico internacional como el aeropuerto de Frankfurt. Algo similar ocurre con Barcelona, y en menor medida con Palma de Mallorca, Alicante o Málaga. Finalmente sólo aparecen en este conjunto tres rutas internacionales no europeas: las que conectan Madrid con las ciudades de Buenos Aires, Nueva York y Méjico.

Una característica paradigmática en relación a la dimensión del tráfico aéreo en España es el hecho de que la ruta Madrid-Barcelona cuente con el número más alto de pasajeros a nivel europeo, y supere incluso a rutas internacionales como Londres/Heathrow-Nueva York/JFK. Los datos recogidos en la **Tabla 1** permiten cuantificar la importancia de dicha ruta en relación a otras de alta demanda a nivel europeo e internacional.

Tabla 1: Principales rutas de transporte aéreo en la UE (2008)

Intra-Europeas		Internacionales	
Rutas	Pasajeros	Rutas	Pasajeros
Madrid/Barajas-Barcelona	3.497.700	Londres/Heathrow-Nueva York JFK	2.803.000
Milan/Linate-Roma/Fiumicino	2.476.200	Londres/Heathrow-Dubai	1.652.000
Paris/Orly-Toulouse/Blagnac	2.325.300	Londres/Heathrow-Hong Kong	1.494.000
Nice/Côte d'Azur-París/Orly	2.280.900	Londres/Heathrow-Los Ángeles	1.461.000
Londres/Heathrow-Dublín	1.811.500	Londres/Heathrow-Chicago	1.460.000

Fuente: Comisión Europea (2010).

También es cierto que la ruta Madrid-Barcelona muestra una caída importante en el número de pasajeros en el año 2009 (2.942.406). Esto se podría explicar en parte por la actual crisis. Al respecto, prácticamente todas las rutas muestran menos pasajeros en el año 2009. Por ejemplo, el número de pasajeros de la ruta Milán/Linate-Roma/Fiumicino cayó a 1.720.720 y el número correspondiente a Londres/Heathrow-Nueva York/JFK ha caído a 2.478.787. Sin embargo, la caída en el número de pasajeros en la ruta Madrid-Barcelona se ha visto seguramente muy afectada también por la competencia del tren de alta velocidad (AVE) que comenzó a operar en el primer trimestre de 2008.

En esta misma línea, la **Tabla 2** muestra cómo el mercado aéreo español ocupa también un lugar preponderante dentro de la Unión Europea.

Tabla 2: Principales mercados de transporte aéreo en la UE (2008)

Intra-Europeos		Internacionales	
Países	Pasajeros	Áreas	Pasajeros
Reino Unido-España	34.664.000	No-UE27	91.179.000
Alemania-España	21.870.00	Norte América	60.911.000
Reino Unido-Francia	11.890.000	África del Norte	34.140.000
Alemania-Reino Unido	11.087.000	Lejano Oriente	25.782.000
Reino Unido-Italia	10.716.000	Oriente próximo y medio	23.003.000

Fuente: Comisión Europea (2010).

3. Una taxonomía de los aeropuertos españoles

El objetivo de esta sección es ofrecer una clasificación de los aeropuertos españoles atendiendo a sus niveles de tráfico, al número de rutas con mayores niveles de demanda y a su situación financiera. El análisis se circunscribe a los 47 aeropuertos gestionados todavía por AENA. España cuenta también con unos pocos aeropuertos impulsados por las Comunidades Autónomas, entidades locales y el sector privado, como el aeropuerto de Ciudad Real[9], el de Lérida,[10] o el recientemente inaugurado aeropuerto de Castellón.[11] La escasa importancia de sus tráficos así como la falta de datos financieros nos han llevado a excluirlos del análisis.

Antes de entrar en el estudio más detallado de los aeropuertos mencionados, puede resultar de interés analizar el lugar que ocupan cuando se les compara con otros aeropuertos europeos así como compararlos con los principales aeropuertos en Estados Unidos. En este sentido cabe destacar que el aeropuerto de Barajas ocupa el cuarto lugar en Europa si atendemos al volumen de pasajeros procesados. A su vez, el aeropuerto de Barcelona se sitúa en el décimo lugar de este ranking. La siguiente tabla muestra además que, por ejemplo, el total de pasajeros de Madrid Barajas en el año 2009 superaba en número al total de pasajeros en aeropuertos tan importantes como Nueva York JFK, Amsterdam Schiphol, Las Vegas y Houston (véase **Tabla 3**).

---

9 Este fue el primer aeropuerto internacional privado de uso público en España. Opera desde finales del año 2008 y ha contado con un total de 33.520 pasajeros en el año 2010.

10 Inaugurado en enero de 2010 es gestionado por Aeroports de Calalunya, ente público creado por la Generalitat de Cataluña. En los primeros siete meses de funcionamiento han pasado por el mismo 42.420 pasajeros.

11 Inaugurado en marzo de 2011.

Tabla 3: Principales aeropuertos europeos y de Estados Unidos por nivel de tráfico (2009)

Europa		EEUU	
Aeropuerto	Pasajeros totales	Aeropuerto	Pasajeros totales
Londres Heathrow	66.036.957	Atlanta Hartsfield-Jackson	88.032.086
Paris Charles de Gaulle	57.906.866	Chicago O'Hare	64.397.782
Frankfurt	50.932.840	Los Ángeles	56.518.605
Madrid Barajas	48.270.581	Dallas-Fort Worth	56.030.457
Amsterdam Schiphol	43.570.310	Denver	50.167.485
Roma Fiumicino	33.808.456	Nueva York J.F. Kennedy	45.912.430
Munich	32.681.067	La Vegas McCarran	40.469.012
Gatwick	32.392.520	Houston George Bush	40.007.354
Estambul Ataturk	29.812.888	Phoenix Sky Harbor	37.824.982
Barcelona	27.311.765	San Francisco	37.453.634

Fuente: World's busiest airports by passenger traffic. Wikipedia.

La **Tabla 4** muestra el ranking de aeropuertos españoles de acuerdo con los datos de pasajeros para el año 2009.[12] También se presentan datos de operaciones y mercancías.

Tabla 4: Aeropuertos de AENA: pasajeros, operaciones y mercancías (2009)

Aeropuertos (2009)	Pasajeros	Operaciones	Mercancías (kg)
Madrid-Barajas	48.437.147	435.187	302.863.340
Barcelona	27.421.682	278.981	89.815.384
Palma de Mallorca	21.203.041	177.502	17.086.478
Málaga	11.622.429	103.539	3.404.942
Gran Canaria	9.155.665	101.557	25.994.738
Alicante	9.139.479	74.281	3.199.730
Tenerife Sur	7.108.055	49.779	5.371.225
Girona	5.286.970	48.127	71.268
Valencia	4.748.997	81.126	9.792.469
Lanzarote	4.701.669	42.915	4.146.784
Ibiza	4.572.819	53.552	3.143.541
Tenerife Norte	4.054.147	62.776	18.304.956

12 En la tabla están disponibles los datos del helipuerto de Ceuta pero no los de Algeciras, que inició sus operaciones en julio de 2010.

Tabla 4: Aeropuertos de AENA: pasajeros, operaciones y mercancías (2009) (cont.)

Aeropuertos (2009)	Pasajeros	Operaciones	Mercancías (kg)
Sevilla	4.051.392	55.601	4.983.425
Fuerteventura	3.738.492	36.429	1.913.333
Bilbao	3.654.957	54.148	2.691.468
Menorca	2.433.666	28.189	2.621.426
Santiago	1.944.068	20.166	1.988.641
Reus	1.706.615	30.946	9.602
Murcia-San Javier	1.630.684	15.900	8.578
Asturias	1.316.212	16.033	113.149
FGL Granada-Jaén	1.187.813	16.300	41.150
Vigo	1.103.285	15.698	796.720
Jerez de la Frontera	1.079.616	43.326	121.211
A Coruña	1.068.823	16.236	239.692
La Palma	1.043.274	19.742	1.083.782
Santander	958.157	18.756	11.076
Almería	791.837	15.391	16.238
Zaragoza	528.313	12.750	36.890.090
Valladolid	365.720	9.236	75.174
Pamplona	335.612	11.690	44.578
San Sebastián	315.294	9.743	31.083
Melilla	293.695	9.245	350.607
El Hierro	183.891	4.341	153.967
León	95.189	4.773	3.711
Badajoz	75.351	3.783	0
Salamanca	53.088	12.832	0
Vitoria	39.933	9.490	27.388.041
Logroño	35.663	5.023	0
La Gomera	34.605	1.917	10.577
Madrid-Torrejón	28.423	11.891	154
Burgos	27.716	3.571	0
Ceuta /helipuerto	20.560	2.441	1.054
Córdoba	15.474	8.650	0
Albacete	15.127	1.419	0
Huesca-Pirineos	6.228	21.441	0
Madrid-Cuatro Vientos	229	55.115	0
Sabadell	0	43.934	0
Son Bonet	0	13.112	0
TOTAL	187.631.102	2.168.580	564.783.382

Fuente: AENA.
Aeropuertos ordenados de mayor a menor número de pasajeros.

Se deduce que de los 47 aeropuertos gestionados por AENA solo 19 cuentan con al menos una ruta nacional o internacional que supera los 500.000 pasajeros. El aeropuerto de Madrid Barajas, el primero del ranking, acapara el mayor número de rutas de alta densidad con casi el 60% de las nacionales y poco más del 50% de las internacionales. En segundo lugar se encuentra el aeropuerto de Barcelona, con casi el 30% de las rutas nacionales y casi el 35% de las internacionales que cuentan con más de 500.000 pasajeros. Como ya hemos señalado, tan sólo hay tres rutas internacionales de alta demanda que no tienen origen/destino en Madrid o Barcelona, nos referimos a las rutas que conectan los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga y Alicante con Londres.

Estos datos nos ofrecen una primera aproximación en relación a "la importancia" de los aeropuertos. Sin embargo, también es cierto que existe algún caso particular (Girona) que no cuenta con ninguna ruta de alta densidad, pero que en el agregado muestra un número importante de tráfico de pasajeros (véase la Tabla 4).

A continuación, la **Tabla 5** describe la cercanía entre aeropuertos peninsulares como información adicional a la categorización de aeropuertos que obtendremos. Es posible observar que algo más de la mitad de los aeropuertos de AENA tienen al menos otro aeropuerto cercano (a menos de 130 Km. de distancia). Además hay casos en los que el número de aeropuertos próximos se encuentra entre tres y cinco.

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 3.** 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.

Starkie (2011) realiza un análisis similar para los aeropuertos británicos, e igualmente encuentra un conjunto importante de aeropuertos con otros cercanos a menos de 45 minutos por carretera. Casi todos estos aeropuertos se ubican en el sur y centro del Reino Unido.

La pregunta que hemos de hacernos es si hay un nivel de demanda suficiente que justifique todas estas infraestructuras.

En el caso del Reino Unido, para los aeropuertos del área de Londres, la respuesta parece ser afirmativa. Para el caso español conviene revisar las cifras de tráfico.

Tabla 5: Aeropuertos ubicados a una distancia menor de 130 km

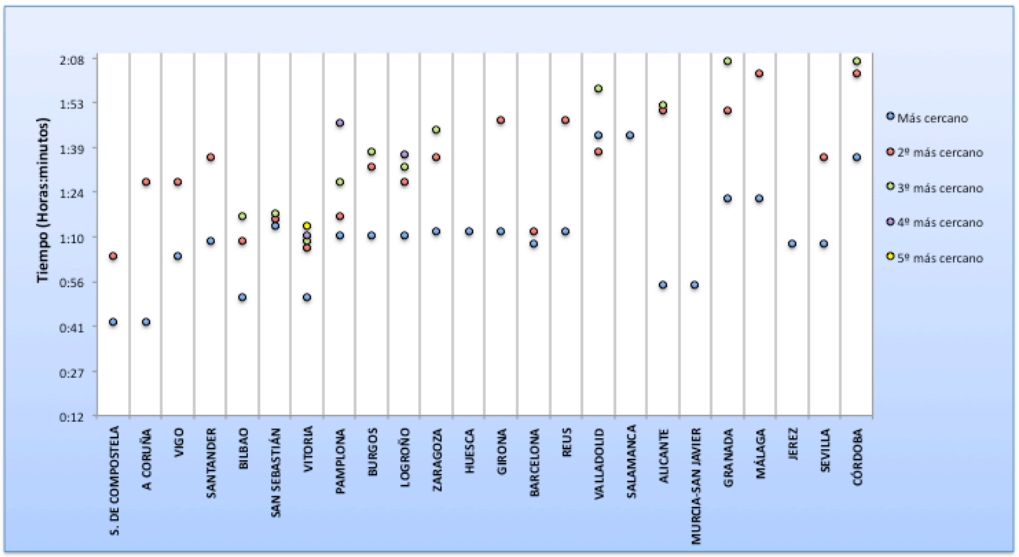
Aeropuertos peninsulares con otro a una distancia menor o igual a 130km (*)		Distancia (Km)
Santiago de Compostela	Vigo	103
	A Coruña	60,8
A Coruña	Santiago de Compostela	60,8
Vigo	Santiago de Compostela	103
Santander	Bilbao	105
Bilbao	Santander	105
	Vitoria	73
	San Sebastián	118
San Sebastián	Bilbao	118
	Vitoria	117
	Pamplona	109
Vitoria	Bilbao	73
	San Sebastián	117
	Pamplona	110
	Burgos	116
	Logroño	116
Pamplona	Vitoria	110
	San Sebastián	109
	Logroño	97
Burgos	Vitoria	118
Logroño	Vitoria	117
	Pamplona	97
Zaragoza	Huesca	97
Huesca	Zaragoza	97
Girona	Barcelona	105
Barcelona	Girona	105
	Reus	94,7
Reus	Barcelona	94,7
Valladolid	Salamanca	130
Salamanca	Valladolid	130
Alicante	Murcia-San Javier	90,8
Murcia-San Javier	Alicante	90,8
Granada	Málaga	117
Málaga	Granada	117

Tabla 5: Aeropuertos ubicados a una distancia menor de 130 km (cont.)

Aeropuertos peninsulares con otro a una distancia menor o igual a 130km (*)		Distancia (Km)
Jerez	Sevilla	102
Sevilla	Jerez	102
	Córdoba	119
Córdoba	Sevilla	119

*Quedan excluidos de esta clasificación los aeropuertos de Sabadell, Son Bonet y Madrid Cuatro-Vientos por su bajo tráfico comercial. Madrid Torrejón se excluye por ser de uso alternativo a Madrid Barajas.

Gráfico 3: Tiempo de viaje por carretera entre aeropuertos



Presentamos a continuación una clasificación de los aeropuertos españoles en tres grupos diferentes en función de la importancia del tráfico que manejan y su situación financiera (véase Mapa). Además, para cada aeropuerto se señala en la última columna de las Tablas 6, 7, y 8 el número de aeropuertos ubicados a una distancia menor o igual a 130 km.

1) Aeropuertos con resultados operativos positivos, alto volumen de pasajeros, y rutas nacionales e internacionales importantes en general (véase Tabla 6 y

aeropuertos marcados en verde en el Mapa). Este es el grupo de aeropuertos de AENA que presentan resultados operativos positivos (sólo 8 del total de 47 aeropuertos).

Tabla 6: 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 7 y aeropuertos marcados en rojo en el Mapa).

Tabla 7: 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

* Análisis para aeropuertos peninsulares

Tabla 7: Aeropuertos Grupo 2 (en rojo) (cont.)

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	
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 8 y aeropuertos marcados en verde y rojo en el Mapa).

Tabla 8: 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

* Análisis para aeropuertos peninsulares

Mapa: Una taxonomía de los aeropuertos españoles

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

4. Evaluación preliminar, discusión y conclusiones

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).

Los datos presentados en este informe muestran que el mercado aéreo español es un mercado con importante presencia internacional dados los niveles de demanda en muchas de sus rutas, como así también de gran peso a nivel interno, como lo evidencian los niveles de tráfico en la ruta Madrid-Barcelona y en las rutas entre la Península y las Islas (tanto Baleares como Canarias). 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.

Referencias

Betancor, O. (2008). "Aeropuertos españoles en la senda del cambio", España 2007. Un balance. Economistas. Colegio de Economistas de Madrid.

Comisión Europea (2010). "EU energy and transport in figures 2010". Statistical Pocket Book 2010.

Starkie, D. (2011). "Airport privatisation, regulation and competition: the UK experience". Ponencia invitada al Seminario Internacional sobre Gestión Privada de Aeropuertos organizado por FEDEA y el RACC. 24 de mayo de 2011. Madrid.