



Aeropuertos en España: un modelo centralista único en el mundo desarrollado

Ramon Tremosa i Balcells

Departamento de Teoría Económica
(Universitat de Barcelona)



Ua globalización supone un crecimiento muy grande de los intercambios económicos y comerciales, lo cual comporta un aumento espectacular de los desplazamientos entre países y entre continentes. Los especialistas sobre globalización están de acuerdo en una cosa: hoy en día un territorio, una región o un país que no disponga de un aeropuerto intercontinental no figura en el mapa global. Así, por ejemplo, elebrar congresos mundiales a Barcelona como el reciente 3GSM o el de cardiología, o acoger la sede de una multinacional global, tie-

ne los días contados si el aeropuerto del Prat no es capaz de ofrecer vuelos directos hacia otros continentes, como hace Barajas y otras ciudades europeas de características similares a Barcelona.

España aún mantiene hoy un modelo aeroportuario que proviene directamente del franquismo y que no ha padecido modificaciones en la su estructura. Se ha modernizado su gestión, pero es un modelo atípico y único en el mundo desarrollado: aún sigue completamente centralizado y no participan en su gestión ni el sector privado ni los gobiernos regiona-

les y locales. En muchos países europeos, los gobiernos regionales y locales disponen de porcentajes mayoritarios en la gestión de los aeropuertos, incluso en su propiedad. Véase el cuadro 1 para una comparación internacional en el contexto europeo.

El centralismo de Estado es especialmente diáfano en lo que se refiere a las inversiones públicas en aeropuertos, siendo éste hecho uno de los que los mejor explican porqué la Comunidad de Madrid está creciendo muy por encima de las otras nacionalidades y regiones del Estado español. El gobierno central, hoy por hoy y como siempre, sólo dispone y prevé una única puerta intercontinental para toda España: Madrid-Barajas. Las inversiones así lo acreditan: de 1994 al 2003 Madrid recibió el 58% de toda la inversión pública estatal, y esto sin contar con las faraónicas inversiones que se han destinado a la construcción de la nueva terminal T4, cuyo coste que superará los 7.000 millones de euros (véase el cuadro 2). Todos los otros aeropuertos españoles están condenados a ser simples alimentadores de Barajas,

Cuadro 1.
Modelo de aeropuertos en los principales países de la UE.

	Aeropuertos entre los 50 más grandes UE	Tráfico, millones de personas	Gestión de los aeropuertos	Participación en la gestión de los aeropuertos
ESPAÑA	9	112,2	Centralizada	Gobierno central
GRAN BRETAÑA	8	168,7	Descentralizada	Gobiernos regionales y sector privado
ALEMANIA	8	114,4	Descentralizada	Gobierno central, regional y sector privado
FRANCIA	6	96,5	Descentralizada	Gobierno central y cámaras de comercio
ITALIA	6	65,2	Descentralizada	Gobiernos regionales y sector privado
HOLANDA	1	40,8	Descentralizada	Gobierno central y sector privado
AUSTRIA	1	14,9	Descentralizada	Gobierno central y sector privado
BÉLGICA	1	14,3	Descentralizada	Gobiernos regionales y sector privado

Fuente: Tremosa (2006) a partir de Bel i Fageda (2005).

“El centralismo del Estado es especialmente diáfano en lo que se refiere a las inversiones públicas en aeropuertos”

que concentra en exclusiva los vuelos intercontinentales: estos vuelos son los que más beneficios generan para un aeropuerto. Como afirma el catedrático Germà Bel, la T4 nunca será rentable ni amortizable, y minimizará

sus pérdidas en el futuro si y sólo si todos los españoles pasan por ella en sus vuelos intercontinentales.

El Estatuto catalán fue especialmente “cepillado” en su trámite madrileño en este punto crucial: se retiró del Estatuto el traspaso de los aeropuertos a la Generalitat con la promesa de una inmediata ley que el gobierno central enviaría al Congreso de los Diputados sobre descentralización de los aeropuertos. Siete meses después de celebrado el referéndum, ahora el presidente Rodríguez Zapatero tiene otros asuntos mucho más importantes sobre la mesa, y así la complicación del tema



El gran vigor económico de los países orientales tiene como manifestación la aparición de poder

Cuadro 2.
Aeropuertos en España: medias anuales para el período 1994-2003.

	Aeropuertos	Inversión, millones euros	% total estatal	Tráfico, millones personas	% total estatal	Ratio Inversión/Tráfico	% población estatal	PIB per cápita=100 (2003)
MADRID	Madrid-Barajas	490	58,63	27,4	22,04	2,66	12,91	134
CATALUNYA	Barcelona-El Prat, Girona, Reus	120	14,33	18,1	14,54	0,99	15,46	118
CANARIAS	G.Canaria, Tenerife N. y S., Fuenteventura, Lanzarote, Palma, Hierro, Gomera	72	8,58	27,6	22,70	0,38	4,18	88
BALEARES	Palma, Eivissa, Menorca	58	6,98	23,6	19,37	0,36	2,04	107
ANDALUCÍA	Málaga, Sevilla, Almería, Córdoba, Granada, Jerez	29	3,43	11,9	9,65	0,36	18,07	77
EUSKADI	Bilbao Sondika, Gasteiz, Donosti	21	2,49	2,5	2,03	1,23	5,19	126
PAÍS VALENCIANO	Alacant, València	18	2,21	7,2	5,97	0,37	10,16	95
GALICIA	Santiago, A Coruña, Vigo	11	1,28	2,3	1,92	0,67	6,78	80
ASTURIAS	Oviedo	5	0,63	0,67	0,53	1,18	2,68	86
CASTILLA Y LEÓN	Valladolid, Salamanca, León	3	0,35	0,24	0,20	1,75	6,17	95
ARAGÓN	Zaragoza	3	0,33	0,23	0,21	1,57	2,95	110
CANTABRIA	Santander	1,5	0,18	0,22	0,20	0,92	1,32	96
NAVARRA	Pamplona	1	0,14	0,27	0,21	0,69	1,34	130
MURCIA	Murcia	0,5	0,06	0,19	0,15	0,39	2,83	86
EXTREMADURA	Badajoz	0,1	0,01	0,003	0,02	0,63	2,65	66

Fuente: Tremosa (2006) a partir de Bel i Fageda (2005) y del Ministerio de Fomento y del INE.

vasco y la proximidad de las elecciones municipales y generales harán que esta ley se aplaze para la próxima legislatura. Este es un tema de gestión, que interesa a la gente, y no de identidad, pero ahora tampoco no toca.

El gobierno central gana un tiempo precioso para dejar atada y bien atada la futura concesión de la nueva terminal del aeropuerto del Prat, que priorizará a la filial de Iberia de vuelos baratos, Clickair, frente a la propuesta de Star Alliance de constituir

“También España es un caso único en la falta de transparencia de los resultados del sistema aeroportuario”

un hub intercontinental desde la capital catalana.

En este contexto, la pregunta clave es saber a quien se concederá la nueva terminal del aeropuerto del Prat, que se acabará el año que viene. Las concesiones hoy las realiza AENA, que depende al 100% del ministerio de Fomento, esto es, del gobierno central. Si se asigna mayoritariamente a Clickair no habrá espacio para que el aeropuerto del Prat pueda acoger a Lufthansa, que hace muchos años que desea instalar en Barcelona su hub de vuelos intercontinentales del sur de Europa. Si la concesión prioriza a Clickair, incluso Germà Bel, uno de los mejores expertos en este tema, lo considera un desastre para el futuro del aeropuerto barcelonés y para el futuro de la economía catalana.

De esta manera nos encontramos con hechos increíbles en el contexto

mundial. Que Barcelona, por ejemplo, acabe superando en el año 2006 el tráfico de los aeropuertos de Munich y de Milán, ya que llegará a la cifra de 30 millones de viajeros (es el segundo aeropuerto en tasa de crecimiento en Europa y es el séptimo en tráfico de la UE), pero que su oferta de vuelos intercontinentales en invierno sean exactamente igual a cero. Las comparaciones en el contexto europeo tendrían que hacer ruborizar al modelo aeroportuario español: es el único del país importante del mundo que limita a uno sólo los aeropuertos con vuelos intercontinentales.

También España es un caso único en la falta de transparencia de datos oficiales: de la misma manera que ocurre con la opacidad de las balanzas fiscales, tampoco se hacen públicos los resultados de pérdidas y ganancias de cada uno de los aeropuertos españoles. Se aduce que el sistema es de caja única y este sistema obsoleto y anticuado, único en el mundo, se justifica en aras de la consabida “solidaridad” de los aeropuertos más dinámicos con los que los son menos; esto es, los beneficios de los aeropuertos mayores se utilizan para compensar las pérdidas de los aeropuertos deficitarios, el tráfico de muchos de los cuales en España es



tan insuficiente que se ve difícil su justificación en términos de sentido y existencia.

Curiosamente, si se repara en la información de Bel y Fageda, filtrada desde el propio ministerio de Fomento, es Madrid la que recibe casi dos terceras de toda la inversión aeroportuario del Estado. ¡Curioso modelo de solidaridad, el español, que concentra en la región más rica la mayor parte de la inversión pública! Y también curiosamente, cuando se han podido obtener datos parciales sobre resultados por aeropuertos, tres de cada cuatro perdían dinero en 1998, presentado un punto muerto altísimo en comparación con los aeropuertos europeos. Así, en dicho año con un millón de pasajeros los aeropuertos de muchos países ya obtenían beneficios, mientras

“**AENA tiene poco interés de que el aeropuerto de Barcelona disponga de un hub intercontinental**”

que en España aeropuertos con dos y tres millones de pasajeros perdían dinero. Esto sucede cuando en la gestión no participa el sector privado, cuyos incentivos de mercado son más altos que si los aeropuertos son de gestión pública, tienen garantizado por el sistema su continuidad y reciben de los aeropuertos más dinámicos la compensación de sus pérdidas.



El gran vigor económico de los países orientales

AENA tiene poco interés en que el aeropuerto de Barcelona disponga de un hub intercontinental: una tercera parte del negocio de Iberia, la compañía de bandera en España, procede del puente aéreo Barcelona-Madrid-Barcelona, puesto que el



El gran vigor económico de los países orientales tiene como manifestación la aparición de poder

Cuadro 3.

Principales aeropuertos europeos en tráfico de pasajeros y vuelos intercontinentales, año 2005.

	Pasajeros en millones de personas	Vuelos intercontinentales directos Otoño-invierno 2005 Frecuencia semanal
1. Londres, LHR	68	739
2. París, CDG	54	560
3. Frankfurt, FRA	53	494
4. Amsterdam, AMS	44	421
5. Madrid, MAD	42	168
6. Londres, LGW	32	129
7. Roma, FCO	31	91
8. Munich, MUN	28	151
9. Barcelona, BCN	27	0
10. Milan, XP	27	153
11. Manchester, MAN	24	80

Fuente: Bel i Fageda (2005): Aeropuertos y Globalización: opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio.

Leyenda:

AMS: Amsterdam-Schipol. BCN: Barcelona-El Prat. CDG: Paris-Charles de Gaulle. FCO: Roma-Fiumicino. FRA: Frankfurt. LHR: London-Heathrow. LGW: London-Gatwick. MAD: Madrid-Barajas. MAN: Manchester. MXP: Milano. MUC: Munich-Franz Joseph Strauss.

80% de sus pasajeros van y vuelven a Madrid desde la capital catalana. ¿Este puente aéreo es el más rentable del mundo? Si Barcelona dispone de un aeropuerto intercontinental potente estas rentas de monopolio de Iberia se acabarían y segu-



El gran vigor económico de los países orientales tiene como manifestación la aparición de poder

ramente la aerolínea española no podría seguir prestando muchos de sus vuelos deficitarios que hoy mantienen con muchas ciudades españolas.

Por este mismo motivo se puede sospechar por qué el AVE entre Madrid y Barcelona, que no es casual que lleve veinte años de retraso, se esté construyendo para que no sea un tren de alta velocidad

en el sentido europeo del término, sin alcanzar la velocidad media de 350 kilómetros por hora. Entre París y Marsella hay 800 kilómetros pero el TGV francés hoy ya capta casi el 70% de los desplazamientos entre las dos ciudad, ganando cada año cuota de mercado. ¿Esto Iberia y AENA se lo pueden permitir? ¿Será el AVE entre Madrid y Barcelona competitivo con el avión? ■

Tremosa analiza el Estatuto y el obsoleto modelo aeroportuario español



Ramon Tremosa ha presentado recientemente su nuevo libro "Estatut, aeroports i ports de peix al cove", editado por Edicions Tres i Quatre y en el que analiza de forma exhaustiva el flamante Estatuto de Catalunya y las posibilidades que ofrece al tiempo que describe con un enfoque crítico los modelos aeroportuarios y portuarios en España.

El profesor de la Universitat de Barcelona (UB) ha redactado el libro con un estilo asequible, de manera

que sea accesible para el gran público, pero manteniendo el rigor académico que le caracteriza. Tremosa confía en la destacada influencia de las empresas multinacionales para solucionar el déficit de infraestructuras que aqueja a la franja mediterránea, y en particular a Catalunya. "Estatut, aeroports i ports de peix al cove" es el quinto libro que publica este inquieto profesor universitario titular del departamento de Teoría Económica de la UE, en la cual es investigador en el Centro de Análisis Económico y de las Políticas Sociales (CAEPS). Es también colaborador habitual del diario "Avui" y del semanario "El Temps", así como colaborador esporádico de los diarios "La Vanguardia", "El Periódico" y "Expansión".