

INFORME

# Aeropuerto SA

- Las autoridades territoriales participan en la gestión de la mayoría de los grandes aeródromos de la UE
- Los centros, dirigidos por sociedades, compiten entre sí y hacen de motor económico regional

AGUSTÍ SALA

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA. BARCELONA

¿Organización en red o en régimen de competencia? Esta es la pregunta del millón dentro del mundo de la gestión aeroportuaria y la que debe responder cualquier responsable político, como los que discuten en el marco del proyecto de Estatut el papel de AENA y la gestión aeroportuaria. Se trata de fomentar un sistema eficiente y que otorgue a cada aeródromo capacidad suficiente para operar en función de las necesidades de su territorio.

## **A >> Un conglomerado con una única cabeza**

La competencia entre aerolíneas, que comenzó hace 10 años con la liberalización del sector en Europa, no se ha traducido en España en una apertura aeroportuaria. Las compañías han marcado la pauta y pillado a contrapié a AENA, el organismo que gestiona los aeropuertos; en Girona o Reus, donde la irlandesa Ryanair, ha desbordado las instalaciones.

AENA, con ingresos anuales superiores a 2.000 millones de euros -- de los que una parte corresponde a la gestión en el extranjero-- es una red centralizada. Los establecimientos con excedente financian a los que tienen déficit. Sólo Portugal y Grecia o los países escandinavos funcionan así. En el modelo español, se potencia Madrid como único gran hub, centro distribuidor de primer orden, en detrimento de Barcelona, que supera los 27 millones de pasajeros,

pero que apenas cuenta con oferta de larga distancia, que estimula la actividad y la implantación de multinacionales.

Últimamente, al menos se ha llegado a un punto en el que el ministerio de Fomento y AENA "se han dado cuenta de que no se puede seguir gestionando a distancia", explica Salvador Curcoll, de la Cámara de Comercio de Barcelona. El régimen de competencia entre aeropuertos, con intervención de las administraciones territoriales, prima en Europa.

### **B >> Un modelo con centros autónomos y rivales**

La experiencia internacional apunta hacia un mayor peso de las Administraciones territoriales. En Europa hay muchas fórmulas. Incluso operadores privados como BAA, que gestiona Londres-Heathrow o Gatwick y aeródromos en otros países. También hay organismos públicos que operan activamente en el exterior, como la propia AENA o la pública Aeroports de Paris (ADP).

Hay empresas españolas que se han introducido en el sector pero en otros países. Es el caso de Abertis, titular de la británica TBI, a través de una sociedad en la que participa AENA. Gestiona 13 aeropuertos en siete países. También Ferrovial, que opta a comprar BAA, y ya explota aeródromos en Australia, el Reino Unido y Chile. Se estima que el sector requerirá más de 300.000 millones de euros a nivel mundial los próximos 15 años, que no serán asumibles por el sector público.

En España han surgido dos iniciativas privadas, como el aeropuerto Don Quijote, que cuenta con la Cámara de Comercio de Ciudad Real y la Caja de Castilla-La Mancha entre sus accionistas. Vienna Airport explotará las instalaciones. En Castellón, la Diputación y la

Generalitat valenciana promueven un establecimiento que será explotado en concesión por una sociedad en la que está FCC. A su vez, en Europa hay previstas varias privatizaciones parciales (ADP, Schiphol o Flughafen München).

### **C >> Un negocio y un polo para atraer actividad**

Los aeropuertos no pueden ser meros prestadores de servicios -- como los hospitales públicos, que no tienen que ir a captar clientes--. Ni tampoco un negocio que sólo se preocupa de que pasen por las terminales el máximo número de usuarios. También deben ser "un motor de dinamización económica, que además de atraer pasaje, tenga en cuenta sus efectos en la actividad", destaca Salvador Curcoll. Deben operar como una empresa, con su propia política comercial para buscar las rutas que más se adecuan al turismo y las actividades de negocio que se pretenden fomentar. En Francia, las cámaras de comercio intervienen en la gestión de aeropuertos regionales como los de Toulouse o Niza.

El primer tímido ensayo en este sentido, con un comité de rutas aéreas formado por la Generalitat, la Cámara de Comercio, AENA y el ayuntamiento de Barcelona, ha dado frutos en Barcelona, con una mayor oferta de vuelos transoceánicos. En este contexto, la estadounidense Continental iniciará el 18 de mayo un vuelo diario directo Barcelona-Nueva York. Si Barcelona quiere un aeropuerto de peso y motor económico, debe seguir creciendo en pasajeros, como ya lo hace especialmente gracias a los vuelos baratos, pero sobre todo, "en oferta transcontinental", como los rivales Múnich o Milán.

LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS CON MÁS PASAJEROS EN EUROPA EN 2005

|                  |                 |                     |
|------------------|-----------------|---------------------|
| LONDRES-HEATHROW | Empresa privada | pasajeros<br>67,9 M |
|------------------|-----------------|---------------------|

|                         |   |        |
|-------------------------|---|--------|
| PARIS-CHARLES DE GAULLE | Empresa pública   | 53,5 M |
| FRANKFURT               | Empresa público-privada<br>(Estado, land de Hesse, ciudad de Frankfurt) | 52,5 M |
| AMSTERDAM-SCHIPHOL      | Empresa pública<br>(Estado y ciudades de Amsterdam i Rotterdam)         | 52,2 M |
| MADRID                  | Organismo público centralizado  | 41,7 M |
| LONDRES-GATWICK         | Empresa privada   | 32,7 M |
| ROMA-FIUMICINO          | Empresa privada<br>(con participación 3% autoridades locales)           | 28,7 M |
| MUNICH                  | Empresa pública<br>(Estat, land de Baviera, ciudad de Munich)           | 28,6 M |
| BARCELONA               | Organismo público centralizado  | 27,1 M |
| PARIS-ORLY              | Empresa pública   | 24,9 M |