

Aeropuertos, tú invertes, yo pago

El incremento del número de pasajeros y de aerolíneas está generando la necesidad de grandes ampliaciones aeroportuarias. Se trata de inversiones astronómicas e implican un coste que de alguna manera repercute en las tasas que se imponen a las aerolíneas

Miles de pasajeros transitan ya por las modernas instalaciones de la Terminal 4 de Barajas, dos años después de que José María Aznar y el entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos se hicieran la foto electoral cortando la cinta. Esta vez el turno le ha tocado a José Luis Rodríguez Zapatero, al que no le ha faltado la misma pomposidad que a su predecesor.

La T4 se abrió al público el pasado 5 de febrero, pero a diferencia de la anterior, esta inauguración ha sido la definitiva poniendo punto y final a un faraónico proyecto de más de 13 años y 6.200 millones de euros de inversión que va a convertir a Barajas en uno de los cuatro *hubs* más importantes de Europa, junto al británico Londres-Heathrow, el alemán de Fráncfort y el francés de París-Charles de Gaulle.

Las cifras así lo avalan. Barajas, que espera consolidarse como la entrada a Europa desde Latinoamérica y África, duplicará su capacidad hasta los 70 millones de pasajeros, frente a los 35 millones actuales, gracias a la posibilidad de gestionar hasta 120 operaciones de aviones a la hora, entre despegues y aterrizajes, frente a las 70 de hoy en día. Según previsiones, a finales de año -posiblemente en octubre- registrará en torno a 90 operaciones a la hora, con el objetivo de alcanzar en el año 2007 alrededor de 100 operaciones a la hora.

Este sustancial incremento de capacidad colocará a Barajas justo por detrás de los dos aeropuertos con más tráfico del mundo: Atlanta (82 millones de pasajeros) y Chicago (75 millones). Pero, sobre todo, permitirá a AENA dar carpetazo a la saturación que tradicionalmente ha caracterizado al aeropuerto madrileño, disminuyendo sensiblemente las demoras y agilizando las operaciones de despegue y aterrizaje. Al mismo tiempo facilitará el embarque de los pasajeros reduciendo el tiempo de espera y, especialmente, abrirá las puertas a un mayor número de compañías aéreas, fundamentalmente del segmento de bajo coste, que hasta ahora no han podido operar en Barajas debido

LA INEVITABLE CONGESTIÓN

La insalvable situación de la congestión para las próximas dos décadas podría convertirse en el principal quebradero de cabeza de las compañías aéreas por encima incluso de la inestabilidad de los precios del petróleo.

a la escasez de franjas horarias para despegar o aterrizar (*slots*).

La falta de estos *slots* y los retrasos, que parecen ahora solucionados con la ampliación del aeropuerto, no son exclusivos de Barajas. Es uno más de una larga lista que encabezan Heathrow, Milán o París. Se trata de un mal que azota a toda Europa. Y, lo que es peor, parece que va a más, si los planes de expansión de los actuales aeropuertos o la construcción de nuevos siguen siendo bombardeados por todos los flancos —ecologistas, ciudadanos, políticos e, incluso aerolíneas—, mientras que el tráfico no deja de crecer año tras año. De este modo, como reconoce el director general de ACI, la patronal mundial de Aeropuertos, la congestión aeroportuaria amenaza la prosperidad de la industria aérea del Viejo Continente en las próximas dos décadas.

Boom de la aviación comercial

Ryanair o Easyjet son el mejor ejemplo del *boom* aéreo que se está produciendo en Europa. Ambas aerolíneas han crecido el último lustro por encima de los dos dígitos y, junto a otras líneas de bajo coste, cuentan con cuotas superiores al 30% del mercado en algunas rutas. Más que robar pasajeros a las tradicionales, que lo han hecho, han aumentado la tarta, gracias a una política de vuelos a precios de autobús que han popularizado la aviación en Europa durante la última década. “El 80% de los pasajeros de Ryanair no viajaría en avión si no fuera por nosotros”, según Alfonso Claver. Y algo de razón tiene el responsable de la aerolínea irlandesa en España. A la estela de este *boom* han surgido infinidad de nuevas aerolíneas que aumentan sus rutas y tamaño mes a mes. Como consecuencia, el número de vuelos y de pasajeros ha crecido exponencialmente, saturando las autopistas aéreas y, sobre todo, los aeropuertos, que se han llenado de aviones y pasajeros sin poder aumentar su capacidad al mismo ritmo.

Lejos de mejorar, este problema parece que va a ir a peor a medio y largo plazo. Diversos estudios y un buen número de expertos ya han puesto el grito en el cielo, avisando del riesgo considerable de sufrir una

severa saturación de los aeropuertos. La industria europea se convertiría así en víctima de su propio éxito y crecimiento desmedido. Según un reciente estudio del gestor del espacio aéreo europeo, Eurocontrol, el tráfico de pasajeros en Europa seguirá creciendo alrededor del 4% actual durante los próximos quince años, de modo que en 2020 se alcanzarán los 2.000 millones de pasajeros, el doble que ahora, y cerca de 15 millones de vuelos anuales.

Este mismo estudio, al igual que algún otro reciente publicado por ACI, sostiene que los aeropuertos europeos no serán capaces de dar abasto a tan magno crecimiento. Los actuales aeródromos europeos sólo tienen capacidad para incorporar hasta un 30% más de vuelos en sus pistas y terminales ac-

ACABAR CON LOS RETRASOS

La falta de slots y los retrasos se solucionarían con la ampliación de los principales aeropuertos europeos.

La T4 de Barajas marca el inicio de estos cambios necesarios para asumir el incremento del tráfico aéreo.

tuales, sostienen los expertos. La solución, por tanto, pasa irremediamente por realizar nuevas inversiones y construir nuevos complejos. “La realidad es que sólo la construcción de nuevas pistas y terminales puede hacer frente a la demanda”, sostiene Roy Griffins. Según el responsable de la patronal, se necesitan invertir más de 10.000 millones de dólares anuales en los aeropuertos europeos hasta 2015. Es decir, más de 100.000 millones de dólares en los próximos diez años si se quiere evitar el colapso.

Fuerte oposición

Sin embargo, hasta la fecha los planes de ampliación de los principales aeropuertos del Viejo Continente están encontrando una fuerte oposición. ✈



➤ A la tradicional oposición social y medioambiental –con las cada vez más duras declaraciones de impacto medioambiental y la creciente campaña para reducir las emisiones de CO₂– se le unen mayores obstáculos económicos y administrativos para sacar adelante los proyectos de expansión. El dato es demoleador. Más del 75% de los aeropuertos de Europa no ven ninguna posibilidad de poder construir nuevas pistas en los próximos 20 años, según Eurocontrol. Las esperanzas de muchos aeropuertos se reducen a la construcción de nuevas terminales diseñadas especialmente para recibir aviones más grandes y de mayor capacidad. Es el caso de Londres Heathrow, el aeropuerto más congestionado del mundo.

Eurocontrol estima que, de no efectuarse nuevas inversiones, sólo dos tercios del tráfico podrán ser absorbidos. Este déficit, equivalente a 3,7 millones de vuelos anuales, convertirá las tediosas esperas en el aeropuerto en parte habitual de las vacaciones familiares y desplazamientos en avión. El número de complejos que van a experimentar severas congestiones en hora punta se doblará hasta 60 en 2020. Entre ellos, 20 de los mayores aeropuertos del continente, como Heathrow, Ámsterdam, París Charles de Gaulle o Frankfurt, “que estarán congestionados al menos entre 8 y 10 horas al día”, aseguran. A estas capitales también se les unirá Madrid, a pesar de su reciente ampliación, Barcelona y Alicante.

Ante este horizonte, las aerolíneas se encuentran entre la espada y la pared, conscientes de que la ausencia de inversiones en nuevas infraestructuras podría poner coto a su crecimiento, pero temerosas de que los más de 100.000 millones de euros a los que se elevaría la factura repercutan en un incremento de las tasas aeroportuarias.

La guerra de las tasas

De ahí, que cada vez sea más frecuente ver a un mayor número de aerolíneas posicionadas frente a los planes de expansión de muchos aeropuertos. Por ejemplo, es lo que está ocurriendo en los aeropuertos londinenses de Heathrow y Stansted. Los planes de BAA de construir una segunda pista y una nueva terminal en este último aeropuerto, base de operaciones de las principales aerolíneas de bajo coste de Europa y uno de los que más crece del continente, se han encontrado con la dura oposición de las propias compañías. Con Ryanair y EasyJet a

HEATHROW, EL MÁS CONGESTIONADO

El aeropuerto de Londres Heathrow es el más congestionado del mundo que a la espera de poder levantar una nueva pista inició recientemente la construcción de su quinta Terminal, que le ha costado 6.000 millones y está diseñada para recibir el superrumbo A380.



la cabeza, las aerolíneas que operan en Stansted se han levantado en armas contra un plan que busca duplicar la capacidad del aeropuerto por encima de los 40 millones de pasajeros al año. Incluso, han pedido la intervención del secretario de transporte británico, Alistair Darling.

¿Cuál es el problema? Económico, cómo no. Las compañías consideran el proyecto demasiado caro y están seguras de que los 4.100 millones de euros en los que está presupuestado oficialmente –más de 6.000 millones, según estimaciones de las propias aerolíneas– repercutirá en subida de tasas de hasta el 300%.

Este temor no es infundado si se tienen en cuenta otros precedentes similares. No hay que irse muy lejos. La ampliación de Barajas es un buen ejemplo de ello. AENA, como se recogía en Presupuestos Generales del Estado, subió en enero sus tasas entre el 3 y el 5%, por encima del IPC y del 2% de crecimiento medio en el conjunto de las tasas de la hacienda pública. Detrás de este crecimiento, está la necesidad del organismo dirigido por Manuel Azuaga de amortizar los más de 6.000 millones de euros que ha costado la ampliación, los cuales han dejado trititando las cuentas del operador hasta 2015.

IBERIA + AIR EUROPA + AIR NOSTRUM

INCREMENTO % COSTE TASA POR SERVICIO EN LA UNIÓN EUROPEA

PERÍODO 2000 – 2004	PASAJERO				AEROLÍNEA (DESPEGUE)			
	ITALIA	ALEMANIA	U.K.	ESPAÑA	ITALIA	ALEMANIA	U.K.	ESPAÑA
TASA SALIDA PASAJEROS	-18	10	12	54				
TASA SEGURIDAD	11	68	30	36				
TASA ATERRIZAJE					-7	3	18	65
TASA APROXIMACIÓN					3	2	24	48

Fuente: ACETA



Pero las aerolíneas no lo ven de la misma forma. Estos incrementos han sido acogidos con “absoluta estupefacción” por las aerolíneas españolas, que las han rechazado unánimemente. La cuestión es que llueve sobre mojado. “Este incremento es sangrante para las compañías aéreas; estamos atravesando uno de nuestros peores momentos con multitud de despidos en las aerolíneas y el petróleo por las nubes, nos parece ilógico que en esta situación el Gobierno apruebe una subida que está muy por encima del IPC”, aseguraba recientemente Pablo Olmeda, presidente de ALA, la asociación que engloba a todas las compañías aéreas, nacionales y extranjeras, que operan en territorio español. Algunos como Juan José Hidalgo se quejan de los privilegios de otras infraestructuras de transporte en los presupuestos públicos. “Somos las compañías aéreas, y en definitiva los pasajeros, los que debemos soportar el coste de los aeropuertos, mientras que hay otras infraestructuras que son gratis, como las carreteras o las vías férreas”, se queja el presidente y fundador de Globalia.

Para Juan Losa, presidente de Aceta, “ni los pasajeros ni las compañías pueden seguir soportando el peso desproporcionado de las tasas”. Un reciente estudio de esta patronal —de la que forman parte Iberia, Air Europa, Air Nostrum y Binter Canarias— los pasajeros de estas aerolíneas pagaban en el año 2004 en concepto de tasas un 45% más que en el año 2000, mientras que las compañías aéreas abonaban en 2004 un 65% más por cada despegue realizado en relación a cuatro años antes.

Pero esta situación no es exclusiva de España, donde según las aerolíneas tenemos las cuartas tasas más caras de Europa. El aumento tremendo de las tasas aeroportuarias es una de las principales quejas de las compañías aéreas del continente, donde las tasas ae-

LAS AEROLÍNEAS PROTESTAN

Las compañías aéreas se quejan de que son ellas, y en definitiva los pasajeros, los que deben sostener las infraestructuras aeroportuarias, mientras que las carreteras o las vías férreas son gratis.

roportuarias suponen el 5,4% de los costes frente al 4% de media a nivel mundial. Si se tienen en cuenta otras tasas como las aeronáuticas, el impacto sobre los costes operativos se eleva al 15%.

La IATA ya ha dicho que se resistirá ferozmente al incremento de las tasas. “Los aeropuertos gastan y la aerolíneas pagamos la cuenta”, asegura su director general, Giovanni Bisignani, que asegura que la “industria del transporte aéreo no puede seguir dándose el lujo de trabajar con modelos de negocios aeroportuarios arcaicos, que se aprovechan de posiciones de monopolio para esconder su propia ineficiencia y cosechar ganancias”.

Los aeropuertos se defienden de estas acusaciones. “La realidad es que los incrementos de tasas aeroportuarias, usadas para financiar las infraestructuras, suponen una proporción relativamente pequeña de los costes de las aerolíneas. Las tasas aeroportuarias tendrán que reflejar las necesidades de inversión”, asegura el director general de la ACI, quien advierte de que “una caída de la inversión para el futuro ahora, dañaría el bienestar de toda la industria a largo plazo”.

Motor económico

Y no sólo de la industria. Los aeropuertos son uno de los mayores motores económicos con los que puede contar una región. Y si no que se lo pregunten a Castellón, que a la espera de que se concluya la

‘Los aeropuertos gastan, las aerolíneas pagamos la cuenta’, declara Bisignani

construcción de su aeropuerto, ve como su potente industria azulejera y turística tiene que desplazarse a Valencia a coger el avión. Algo que no ocurriría en el caso de contar con un aeropuerto en la región. Por no hablar de los puestos de trabajo que se crearían. Basta con mirar el ejemplo de Reus o Girona para darse cuenta del impacto económico de un aeropuerto. Un reciente estudio del Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona refleja que, sólo los vuelos de Ryanair, generaron 47 millones de euros en la economía de Reus. Cifras que podrían elevarse hasta los 127 millones de euros este año, según las previsiones de las autoridades tarraconenses. Y lo mismo ocurre con Girona, que de la mano de su aeropuerto –que se ha convertido en base de operaciones de las aerolíneas de bajo coste en el Sur de Europa- empieza a ganar la partida turística a Barcelona. Algo impensable sin un aeropuerto.

Y el mejor ejemplo de los beneficios de contar con un moderno aeropuerto es Barajas. Éste, según datos del Ayuntamiento, genera prácticamente el 9% del Producto Interior Bruto de la capital de España y da trabajo a 41.000 personas de forma directa y a 245.000 de manera indirecta. Y con la ampliación esta cifra aumentará considerablemente, al tiempo que se producirá un incremento del volumen de negocio de numerosas empresas españolas. En total, se espera que Barajas, una vez esté a pleno rendimiento, genere más de 350.000 puestos de trabajo indirectos.

Por no hablar del impacto que en la imagen de una ciudad como Madrid tiene contar con un moderno aeropuerto. El 60% de los viajeros que aterrizan en Barajas lo hacen de tránsito, de modo que en muchos casos la imagen con la que se quedan de España y Madrid es la del aeropuerto. Esta circunstancia convierte a Barajas en un referente simbólico, con gran importancia para la proyección internacional de España, en general, y de Madrid, particularmente, como una ciudad cosmopolita y uno de los principales centros económicos y de decisión de Europa.

Entrada de la iniciativa privada

No hay duda que las inversiones en aeropuertos son necesarias tanto para las aerolíneas como para la economía de los lugares donde se ubican estos. Quizás la solución a los problemas de financiación de las inversiones aeroportuarias deba pasar por un incremento de los ingresos no aeronáuticos a través de una mayor y más eficaz explotación de las áreas comerciales y aledañas de los aeropuertos. Pero también por la entrada de la iniciativa privada en su financiación y gestión, ya sea mediante la privatización de los aeropuertos o la cogestión. De hecho, los aeropuertos británicos

LOS AEROPUERTOS CON MÁS RETRASOS DE EUROPA

	(MEDIA DIARIA EN MINUTOS)
1. MILAN LINATE	41.6
2. PARIS LE BOURGET	37.1
3. ROME CIAMPINO	32.5
4. AMSTERDAM SCHIPHOL	31.6
5. CANNES	26.8
6. PARIS ORLY	26.7
7. MANCHESTER	26.7
8. VERONA VILLAFRANCA	26.6
9. BRUSSELS ZAVENTEM	26.0
10. MUNICH	25.6
11. ISTANBUL	25.5
12. GATWICK	25.1
13. FLORENCE PERETOLA	24.7
14. PALMA DE MALLORCA	24.1
15. PARIS CHARLES DE GAULLE	23.8
16. COPENHAGEN	23.7
17. IRAKLION	23.1
18. HEATHROW	21.1
19. EDINBURGH	21.1
20. FRANKFURT	20.8

Cuánto va a crecer el tráfico durante los próximos años



España se apunta a la moda de las privatizaciones aeroportuarias

están privatizados desde hace años, al igual que el de Frankfurt en Alemania. Muchos aeropuertos de Europa del Este y Escandinavia están pasando a manos privadas en estos momentos. Tendencia a la que se unirá próximamente Francia. En España tendremos que esperar cierto tiempo aún, aunque esta posibilidad parece más cerca después de que Zapatero anunciara que se diseña un nuevo modelo aeroportuario para dar entrada a “los entes públicos autonómicos y locales, las compañías aéreas y otras empresas en la gestión de los 47 aeropuertos españoles”. Iberia y Sacyr Vallehermoso ya han presentado sus candidaturas. Y, seguramente, no serán los últimos en subirse al carro. Habrá que esperar.