

**PROBLEMÁTICA DE LOS SISTEMAS DE GESTION
AEROPORTUARIA**

SERVICIO DE PUBLICACIONES Y ESTUDIOS

MARZO 2000

LA PROBLEMÁTICA DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA

1- INTRODUCCIÓN

- En la reunión de 28.12.99 en la Cámara de Comercio de Mallorca y Pitiusas, en la que participaron, además de la Cámara, todos los partidos políticos, Foment de Turisme de Mallorca, CAEB, y PIMEM, se obtuvo el consenso sobre los siguientes puntos:

- 1) los aeropuertos deben seguir siendo de titularidad pública
- 2) hay que separar la navegación aérea de la gestión aeroportuaria (la que se va a privatizar)
- 3) en la gestión aeroportuaria hay que permitir la participación de las administraciones públicas a todos los niveles así como a las entidades públicas o privadas de las islas.
- 4) hay que arbitrar una fórmula mixta de gestión que permita la entrada al capital privado local. La Cámara sostiene que los beneficios del aeropuerto de Palma deberían servir para mejorar la posición competitiva insular: a) en materia turística (mejora de la promoción y de la estacionalidad); b) en materia industrial (por ejemplo la industria aeroportuaria, hangar de mantenimiento, etc.); y c) en materia medioambiental (que beneficia al sector turístico en general).

- AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) es la entidad pública creada en 1990 para "contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de sus clientes y usuarios". Desde 1998 adoptó la configuración de entidad pública empresarial, con autofinanciación, es decir sin aportaciones de la Administración del Estado. Gestiona 43 aeropuertos y sus ingresos aún no recibiendo subvenciones (186 mil millones en 1999) le aseguran un superávit anual. Se estiman los beneficios del aeropuerto de Palma en 1999 (uno de los tres más rentables de España) en cerca de 8 mil millones (ingresos 16 mil millones y gastos 8 mil millones).

- En el "Estudio del Transporte Aéreo de Baleares" de 1995 (una actualización del escenario de la liberalización del transporte aéreo de la UE de 1993), realizado por la UIB para el Govern Balear, se decía que "en Baleares el sector turístico ha tenido clara su dependencia de la aviación comercial, incluyendo en esta idea el buen funcionamiento de los aeropuertos de Baleares, pero curiosamente ni la Administración pública balear, ni siquiera las grandes patronales de Baleares, han tenido jamás voto en los temas aeroportuarios, a diferencia de lo que ocurre con la gestión portuaria de las islas". La razón de ello es posiblemente un "lapsus" administrativo de la Administración Central, que en parte ha sido reparado en el texto de la Ley de Régimen Especial de Baleares, donde ya se contemplan actuaciones de la administración autonómica en los aeropuertos. Pero a pesar de ello los aeropuertos siguen operando fuera del control de las entidades públicas y privadas de Baleares.

- Ante la posibilidad de un próximo proceso de privatización de AENA, tan trascendente para Baleares, la Cámara presenta este documento que además de objetivo es coherente con la estrategia prioritaria de alcanzar la sostenibilidad económica de nuestra C.A.

2- VOLUMEN DEL TRAFICO AEROPORTUARIO DE BALEARES

- Pasajeros movidos en 1998: Palma 17,6 millones, Eivissa 3,8 millones y Menorca 2,4 millones. Total Baleares: 23,8 millones. Palma tiene el 73,8%, Eivissa el 16% y Menorca el 10,2% de Baleares. El 75,4% corresponde a tráfico internacional y el 24,6% a tráfico nacional (en ambos casos regular y chárter). El movimiento del tráfico interinsular fue de 1.046.200 (523,1 miles llegados y 523,1 miles salidos), lo que equivale al 4,4% del tráfico total y al 17,9% del tráfico nacional. Dado que este tráfico está incluido en el total citado antes, resulta un tráfico neto de y al exterior de Baleares de 22,8 millones de pasajeros.

- Carga movida en 1998: Palma 25.588 Tons., Eivissa 5.015 Tons. y Menorca 4.558 Tons. Total Baleares: 35.161 Tons. Palma tiene el 72,8%, Eivissa el 14,2% y Menorca el 13% de Baleares. La carga llegada es el 70,6% del total, por lo que la carga salida es sólo un escaso 29,4%.

- Turistas llegados en 1998: Depurando las cifras de pasajeros llegamos a las de turistas llegados a Baleares que fueron 9,8 millones, el 86,7% de los pasajeros llegados del exterior de Baleares. El 13,3% restante no es turismo, y corresponde en su casi gran mayoría a los residentes en vuelos de regreso a Baleares. El 96,7% de los turistas llegan por avión y sólo el 3,3% por barco. Por islas los turistas llegados por vía aérea fueron: Mallorca 7,3 millones, Eivissa 1,6 millones y Menorca 0,9 millones. Ello representa que Mallorca tiene el 83,6%, Eivissa-Formentera el 15,9% y Menorca el 9,6%.

- Los aeropuertos de Baleares mueven el 18,5% del total del pasaje por vía aérea de España. La carga movida en Baleares es sólo el 0,6% del total de España. Frente al gran crecimiento anual del movimiento de pasajeros, el aumento de carga aérea no ha experimentado el despegue que podía esperarse excepto en la modalidad de “paquetería” y “envíos urgentes”, además de “revistas y prensa diaria” para los turistas.

- El aeropuerto de Palma es el segundo de España en tráfico total, pero el primero en tráfico internacional. En 1998 el aeropuerto de Palma, con 17,7 millones de movimientos (incluyendo tránsitos) era el 12 de Europa, y el primero de España en tráfico internacional.

- Si se suman los tráficos de los tres aeropuertos de Baleares (como correspondería a una sólo región española y europea) su volumen alcanzaba en 1998 los 23,8 millones de movimientos, lo que supondría continuar en el segundo puesto de España (después de Madrid con 25,4 millones) pero pasar al séptimo lugar de los aeropuertos de Europa (después de los Londres, los de Paris, Frankfurt, Amsterdam, Madrid y Roma).

3-VALORACION ECONOMICA DEL SECTOR AEROPORTUARIO

En el informe sobre “El aeropuerto de Menorca como factor de desarrollo” del 7.10.99, de Esteban Bardolet para AENA, se decía que los aeropuertos de Baleares son sistemas económicos en sí mismos, que son los centros productivos que emplean más personal, y que generan un valor añadido (PIB cf) estimado en unos 67 mil millones de Ptas.(PIB pm de 100 mil millones de Ptas.) sin considerar los efectos inducidos. Ello supone que en Mallorca su aeropuerto genera directamente un 2,1% del PIB cf insular, en Eivissa el 5%, y en Menorca el 3,5%. En total generan como mínimo casi el 3% del PIB cf de Baleares, según datos provisionales.

- Recordemos que el PIB agrícola balear no llega al 2%, para tener una referencia del impacto económico, teniendo en cuenta sólo las facturaciones directas (empresas dentro del aeropuerto) y las facturaciones indirectas (empresas situadas en la isla pero que operan también en el aeropuerto) pero sin incluir los impactos inducidos (los producidos por los multiplicadores de renta).
- Un aeropuerto es un factor de desarrollo económico y dada su utilidad turística en las Baleares, se podría argumentar que casi toda la actividad turística podría ser imputada a los aeropuertos. Sin embargo, la aplicación estricta de los criterios de la CNAE sólo permite imputarles exclusivamente la actividad de servicio de transporte.

4- VALORACION ESTRATEGICA DEL TRANSPORTE AEREO

- Es pues evidente la importancia de los aeropuertos de Baleares en su actividad principal, que es la turística. Pero no hay que olvidar el aspecto cualitativo de esta importancia, es decir la calidad de servicio de los aeropuertos para usuarios y compañías aéreas, lo que incide en la competitividad de las empresas de Baleares. Además es necesario resaltar también la obvia importancia estratégica para los residentes desde el punto de vista de los transportes fuera y dentro del archipiélago.
- La función aeroportuaria en Baleares debe ser gestionada con conceptos que no son homologables a otros aeropuertos de la Península, y en especial debería haber una máxima flexibilidad y eficacia en dos temas: uno, en el tratamiento de tasas de aterrizaje y de tasas de pasajeros en las dos definidas temporadas turísticas; y otro, en el tratamiento de los vuelos interinsulares (horarios, facilidades de facturación y carga, etc.).
- Se debe considerar también qué tipo de privatización de los aeropuertos de Baleares es la más conveniente en las actuales circunstancias del mundo del transporte aéreo, del mercado turístico de Baleares, y de la operatividad de las instalaciones ya existentes. Parece conveniente no conceder a una o varias empresas privadas todo el sistema aeroportuario español, sino establecer zonas geográficas operativas. Una de ellas debería ser Baleares, es decir todos los aeropuertos insulares de cada archipiélago en un solo bloque de privatización.
- Es evidente la conveniencia de que estén representados los agentes socio-económicos de Baleares en esta junta gestora o consorcio, incluyendo las administraciones públicas.

5- SISTEMAS ACTUALES DE GESTION AEROPORTUARIA

- La tendencia en la Europa occidental es hacia la gradual privatización de la gestión aeroportuaria manteniendo la propiedad pública de las instalaciones aeroportuarias.
- En el Reino Unido se ha dado el paso más avanzado, privatizando la misma instalación aeroportuaria en manos de la BAA plc (public limited company o sociedad anónima). Sin embargo hay algún aeropuerto como Manchester que sigue siendo de propiedad pública y gestionado también por un ente público, y otro como Birmingham con propiedad y gestión de un ente mixto.
- Francia fue pionera en el modelo de delegación de la gestión en las Cámaras de Comercio (excepto los aeropuertos de París, gestionados por el ente público ADP), modelo que reclama también el Presidente de la CA de Madrid para los aeropuertos españoles.
- En otros países existe un ente mixto (público y privado) en la gestión aeroportuaria, como Grecia (excepto Atenas-Spata que tiene propiedad pública y gestión privada), Bélgica (Bruselas), Dinamarca (Copenhague) y Austria (Viena).
- En Italia, con propiedad pública de todos los aeropuertos, hay varios tipos de gestión aeroportuaria que van desde la pública para Milán, a la mixta de Turín y Nápoles, y a la privada de Roma (ADR). A veces esta presencia privada ha sido consecuencia de la privatización de la aerolínea nacional, como Alitalia, que estaba ya dentro del ente público.
- En Alemania también los aeropuertos son de propiedad pública, y algunos con gestión pública como Düsseldorf, otros con gestión mixta como Frankfurt y Munich, y otros como los de Berlín con gestión sólo privada.
- En Portugal, Holanda y Suecia, al igual que en España, hay un proyecto de privatización aeroportuaria. Sin embargo ni Finlandia, ni Noruega, ni Irlanda, tienen tal tipo de proyecto, siendo sus aeropuertos integramente públicos. Este es el modelo predominante en los grandes aeropuertos de EEUU, donde además de la participación estatal es importante la presencia de los municipios en el ente gestor público.
- Un ejemplo interesante del sistema del reparto de la gestión aeroportuaria, es el del aeropuerto de Zurich en Suiza, que considera tres áreas de gestión: la técnica de control aéreo (torre, “slots”, movimiento de aviones en pista), la logística del nodo de transporte aéreo (“handling”, tasas aeroportuarias) y la inmobiliaria (espacios comerciales, “parkings”, hangares de mantenimiento). El aeropuerto y la gestión del transporte aéreo son públicos pero la explotación inmobiliaria es a cargo de una empresa mixta, con participación de capital privado.
- Las privatizaciones pueden ser por venta (Reino Unido), o por concesiones por un número de años (América Latina), o por contratos de gestión (EEUU).

6- CONCLUSION

- Es obvio que hay funciones aeroportuarias que requieren gestión pública como: aduanas, inmigración, policía, bomberos y control de tráfico aéreo. Pero todas las otras pueden ser privadas como: tasas aeroportuarias (excepto eurocontrol), seguridad interna, handling, catering, comercios, aparcamientos, aviación general (avionetas), compañías aéreas (oficinas), limpieza, mantenimiento de aviones, combustibles, operador aeroportuario, cargo, restauración, centro médico y transporte público.

- En un informe del CITTIB (Centro de Investigación de Tecnologías Turísticas de Baleares) de este mes de Marzo “Fórmulas de Gestión Aeroportuaria”, remitido a la Cámara de Comercio de Mallorca y Pitiusas, se destaca que el proceso de cambio de modelo aeroportuario en España puede tener dos niveles, excluyentes o complementarios: uno de descentralización, bien de los servicios centrales de AENA o bien de la gestión de la red nacional aeroportuaria, dando entrada a entidades locales; y otro de privatización, bien de parte o bien del total de la gestión aeroportuaria, dando entrada a empresas. No está todavía definitivamente decidido el modelo a adoptar por parte del Ministerio de Fomento.

- Desde nuestra Cámara se considera que no se puede llevar a cabo la privatización aeroportuaria de Baleares, pensando en sus aeropuertos sólo como “instalaciones que forman parte de un sistema de transportes”. Los aeropuertos de Baleares “son el mismo sistema de transportes”, básico para las islas y de prioritaria importancia tanto para el turismo como para la economía en general. El proceso productivo de la actividad turística comienza y acaba en los aeropuertos de Baleares, y por tanto su privatización no puede quedar fuera del control de los agentes socio-económicos de Baleares y de sus administraciones públicas.

- Y para terminar, los aeropuertos de Baleares deberían ser el gran escaparate-exposición de nuestros productos agroalimentarios y manufacturas, además de un espacio de promoción del conjunto de nuestra oferta turística, iniciativa que se recogió a nivel estatal en las conclusiones del último Congreso Nacional de Turismo de 1998 (Madrid).

Bibliografía

- “The Airport Business”: Rigas Doganis, Londres 1996
- “Gestión aeroportuaria en el mundo”: artículo en EL PAIS de 31.01.00 (pág.23, citando como fuente al Ministerio de Fomento)
- “Modelo estratégico de la Gestión Turística en Baleares y su interrelación con el medio de transporte aéreo”: 1998, JKL Consulting Grup y UIB para AENA.
- “Estudio del Transporte Aéreo de Baleares” 1995. UIB para el Govern Balear.
- “El aeropuerto de Menorca como factor de desarrollo”. 1999. E. Bardolet para AENA.