

Perspectives aeroportuàries a Catalunya

Germà Bel

Catedràtic de la Universitat de Barcelona

Professor visitant a la Kennedy School of Government-Harvard University

Xavier Fageda

Professor ajudant de la Universitat de Barcelona

1

Introducció

El dèficit d'infraestructures que pateix Catalunya ha estat considerat per les principals institucions polítiques, econòmiques i socials del país un dels obstacles més rellevants per poder afrontar amb garanties els reptes que comporta la progressiva globalització de l'economia.

Així doncs, cal destacar la importància de les infraestructures aeroportuàries en la mesura que l'avió té un pes molt important i creixent en la mobilitat de les persones en trajectes de mitja distància i gairebé exclusiu en trajectes de llarga distància. Per tant, les àrees metropolitanes que disposen d'un gran aeroport internacional es beneficien d'una xarxa extensa de connexions aèries i amb elevades freqüències de servei. Aquest és un factor de primer ordre en les decisions de localització de seus d'empreses, particularment en sectors d'avançada tecnologia o en corporacions multinacionals. A més, el mode de transport aeri és la prin-

cipal porta d'entrada de béns d'alt valor afegit i de turistes que provenen d'origens llunyans. I, en definitiva, els aeroports són grans generadors de llocs de treball i d'activitat directa i indirectament induïda.

En aquest context, s'observa un procés generalitzat de reforma en la gestió dels aeroports en la mesura que aquests estan deixant de ser concebuts exclusivament com a productors d'un servei públic per a ser considerats entitats econòmiques que pretenen maximitzar ingressos en algunes de les seves activitats. Hi ha dos factors que expliquen aquesta tendència. En primer lloc, la creixent participació del sector privat tant en la mateixa gestió com en el finançament d'inversions en millora i ampliació de la capacitat comporta l'accentuació de l'ús de criteris comercials en l'activitat aeroportuària. I, en segon lloc, la creixent competència entre companyies de xarxa i companyies de baix cost per atraure viatgers s'està traslladant a una creixent competència entre aeroports per atraure companyies aèries d'un o altre tipus.

Aquest entorn competitiu en tota la cadena de valor del transport aeri explica que, generalment, a

Europa i a la majoria de països desenvolupats la gestió dels aeroports es desenvolupa de forma descentralitzada per les administracions públiques territorials (regionals o locals), sovint en exclusiva. Aquesta gestió descentralitzada facilita la transparència en els mecanismes de finançament, promou la competència entre aeroports i facilita l'establiment de les pràctiques comercials més adients per atraure aquelles companyies aèries desitjades. Per tots aquests factors, la gestió descentralitzada s'associa a una major eficiència.

En aquest treball, es pretén analitzar la situació actual i els possibles escenaris de futur dels aeroports que mouen tràfic comercial a Catalunya en un entorn condicionat per la gestió centralitzada a escala de tot el territori espanyol.

Així, en primer lloc es du a terme una revisió de les pràctiques de gestió dels aeroports a l'OCDE, tot contextualitzant l'excepcionalitat del cas espanyol. En segon lloc, s'estudia la situació actual dels aeroports a Catalunya. Així, se n'analitza l'evolució del volum i tipologia de tràfic, els tipus de companyies aèries que hi operen i la rendibilitat econòmica de l'activitat aeroportuària. Tot seguit, es planteja els avantatges i desavantatges de les diferents alternatives de reforma del sistema aeroportuari espanyol. Finalment, es defineixen els escenaris de futur previsible per als aeroports catalans en funció de si es manté el sistema actual o s'enceta un procés de reforma en una o altra direcció.

2

La gestió dels aeroports a Espanya: Un cas excepcional en el context de l'OCDE

Tal com mostra el quadre 1, els aeroports europeus que pertanyen a una xarxa estatal amb densitats de tràfic elevades normalment es gestionen de forma descentralitzada.

Aquest és el cas d'Alemanya, França, Itàlia i el Regne Unit (i d'altres grans països anglosaxons, com ara els Estats Units, el Canadà i Austràlia). La gestió descentralitzada també es dona als Països Baixos,

Irlanda, Dinamarca, Bèlgica i Àustria. Així doncs, en tots aquests països hi ha establert un sistema d'ajudes i subsidis explícits per als aeroports regionals o per als aeroports ubicats a les regions menys desenvolupades. Aquest sistema d'ajudes i subsidis és finançat des dels governs de diferents àmbits territorials (local, regional, interior, comunitari). Val a dir que la propietat de la entitat responsable de la gestió dels aeroports pot adoptar esquemes ben diversos en els països on està descentralitzada. Així, per exemple, al Regne Unit conviuen un model en què tant la gestió com la propietat de les instal·lacions està en mans d'una empresa privada (com és el cas de la BAA, que controla tres aeroports a Londres i d'altres a Escòcia i Anglaterra), amb un altre en què la propietat és del govern local i la gestió es duta a terme per una empresa privada (com a Birmingham) o pel govern local (com a Manchester). A Itàlia també es dona aquest segon model. A Alemanya, l'autoritat aeroportuària està en mans tant d'empreses privades, com dels governs dels diferents nivells territorials, en proporcions variables segons el cas. Finalment, a França els aeroports de París són gestionats per una entitat estatal, mentre que la resta són gestionats per les respectives cambres de comerç. En qualsevol cas, la tendència generalitzada és que la participació del sector privat en la propietat i finançament dels aeroports vagi en augment.

En aquells països en què la gestió dels aeroports es fa de forma centralitzada, la xarxa estatal disposa només d'un gran aeroport. Aquesta és la situació a Espanya, Suècia, Portugal, Finlàndia i a la majoria dels països que s'han incorporat recentment a la Unió Europea. Cal destacar que en els països on la gestió continua estant centralitzada, tant la propietat de les instal·lacions com la gestió està a càrrec del Govern central.

En aquest punt, és important emfatitzar que Espanya és un cas excepcional, perquè és l'únic país europeu amb diverses ciutats i aeroports de grans dimensions on els aeroports són gestionats exclusivament per una sola entitat de titularitat estatal. En efecte, l'empresa Aeropuertos Españoles y Navega-

Quadre 1

Trets principals de les xarxes estatals d'aeroports a Europa (UE-25)				
País	Nombre d'aeroports Top 50 a la UE 2002	Tràfic total de passatgers (en milers) 2003	Gestió aeroports	Propietat
Regne Unit	8	177.946	Descentralitzat	Privat, gov. regional
Alemanya	8	121.136	Descentralitzat	Privat, gov. regional i gov. central
Espanya	9	120.248	Centralitzat	govern central
França	6	96.296	Descentralitzat	Gov. central (París), cambra comerç (resta)
Itàlia	6	73.912	Descentralitzat	Privat, gov. regional
Països Baixos	1	41.168	Descentralitzat	Privat, gov. central
Grècia	1	28.237	Parcialment descentralitzat	Privat (Atenes), gov. central (resta)
Suècia	1	20.441	Centralitzat	Govern central
Irlanda	1	20.010	Descentralitzat	Govern central
Dinamarca	1	19.575	Descentralitzat	Privat, govern central
Portugal*	2	17.739	Centralitzat	Govern central
Àustria	1	15.799	Descentralitzat	Privat, govern central
Bèlgica	1	15.087	Descentralitzat	Privat, govern regional
Finlàndia	1	10.516	Centralitzat	Govern central
República Txeca	1	7.761	Centralitzat	Govern central
Polònia	-	7.067	Centralitzat	Govern central
Xipre	1	6.077	Centralitzat	Govern central
Hongria	1	5.010	Centralitzat	Govern central
Malta	-	2.648	Centralitzat	Govern central
Luxemburg	-	1.449	Centralitzat	Govern central
Eslovènia	-	920	Descentralitzat	Privat, gov. central
Lituània	-	722	Centralitzat	Govern central
Letònia	-	712	Centralitzat	Govern central
Estònia	-	710	Centralitzat	Govern central
Eslovàquia	-	626	Centralitzat	Govern central

* El segon aeroport de més tràfic a Portugal està ubicat a Faro (Algarve), la principal regió turística del país.
Font: Eurostat.

ció Aèria (AENA) gestiona els quaranta aeroports que canalitzen tràfic comercial al territori espanyol. A més, és la propietària de totes les instal·lacions que hi estan associades. AENA és una entitat pública que està adscrita al Ministeri de Foment, encara que té personalitat jurídica i econòmica pròpies.

Tots els aspectes centrals de l'activitat dels aeroports espanyols, com ara les inversions o les negociacions que s'estableixen amb les companyies aèries, són responsabilitat d'AENA. Així, les decisions sobre

inversions estan centralitzades i es financen per mitjà de l'excedent de tota la xarxa. Aquesta caixa única comporta l'existència d'un sistema de subsidis creuats entre els aeroports espanyols que no és ni transparent, ni eficient. A més, no és té en compte la possibilitat de competència entre aeroports o els beneficis d'una política comercial diferenciada.

El sistema de subsidis creuats s'ha justificat, de forma reiterativa per successius governs estatals, sobre la base d'un principi de cohesió territorial. En

Quadre 2

Dades sobre inversions i tràfic a la xarxa espanyola d'aeroports. Valors mitjans en el període 1992-2004			
Regió*	Quota total d'inversions (%)	Quota de tràfic total (%)	Ràtio inversió-tràfic (1/2)
	(Espanya = 817.114.000 euros constants)	(Espanya = 120.291.150 passatgers)	
Madrid (1)	57,81	22,27	2,60
Catalunya (3)	14,60	14,78	0,99
Illes Canàries (8)	9,06	22,31	0,41
Illes Balears (3)	6,62	18,98	0,35
Andalusia (6)	3,79	9,81	0,39
País Basc (3)	2,44	2,07	1,18
Com. Valenciana (2)	2,15	6,08	0,35
Galícia (3)	1,33	1,90	0,70
Astúries (1)	0,54	0,55	0,98
Castella i Lleó (3)	0,38	0,21	1,82
Aragó (1)	0,36	0,20	1,88
Cantabria (1)	0,20	0,19	1,04
Navarra (1)	0,15	0,22	0,69
Múrcia (1)	0,15	0,19	0,80
Extremadura (1)	0,01	0,03	0,54

* Entre parèntesis s'indica el nombre d'aeroports de la regió que generen tràfic comercial.

Font: elaboració pròpia a partir de la informació obtinguda de les liquidacions pressupostàries del Ministeri de Foment, disponibles en la pàgina web del Ministeri de Foment (per al període 1994-2004) i la pàgina web d'IVIE-FBBVA (per al període 1992-1993).

efecte, l'existència d'una relació causal entre la qualitat de les infraestructures aeroportuàries i el creixement econòmic regional podria justificar l'aplicació de polítiques que garanteixin la provisió d'aquestes infraestructures a les regions menys desenvolupades. En un mateix sentit, la viabilitat econòmica dels aeroports que no poden generar un nivell elevat de tràfic aeri pot estar condicionada per l'existència d'economies d'escala, ja que el desenvolupament de l'activitat aeroportuària exigeix incrementar en elevats costos fixos.

Una possible estratègia a l'hora de fomentar el desenvolupament regional, tot i que no és l'única, és gestionar els aeroports per mitjà d'una xarxa estatal integrada. D'aquesta manera, la gestió i assignació de fons financers de forma centralitzada hauria de permetre que els grans aeroports, que són rendibles i sovint ubicats a les regions més desenvolupades, financin els dèficits dels aeroports regionals, que són no rendibles i sovint ubicats a les regions menys desenvolupades.

Donat cas que els aeroports es gestionin amb criteris de mercat, el volum d'inversions que cada aeroport pot finançar hauria d'estar estretament associat als ingressos que s'obtenen de les operacions corresponents. Aquests ingressos estan fonamentalment determinats pels nivells de tràfic que es generen¹. En canvi, en el cas que es gestionin amb un criteri de cohesió territorial, els aeroports amb menors nivells de tràfic i/o els ubicats en regions menys desenvolupades haurien de rebre uns recursos per a inversions més elevats del que la seva quota de tràfic justificaria. En aquest sentit, les dades del quadre 2 posen en dubte que el sistema centralitzat de gestió i finançament d'aeroports a Espanya hagi atès realment a un criteri de cohesió territorial.

1. Les dues principals fonts d'ingressos per als aeroports en el context de l'OCDE són els ingressos que s'obtenen de les taxes per activitats aeronàutiques (drets d'aterratge, ús de les instal·lacions de l'edifici terminal, etc.) i els que s'obtenen de les concessions per a les activitats comercials que es desenvolupen a l'aeroport (aparcament de cotxes, comerç minorista, bars, restaurants, etc.).

El primer any d'activitat d'AENA va ser el 1992 (en anys anteriors, era el Ministeri responsable de transports qui gestionava directament els aeroports a Espanya). El quadre 2 mostra la relació entre inversions i tràfic de passatgers per a la xarxa espanyola d'aeroports en el període 1992-2004.

En el període 1992-2004, la regió espanyola amb un PIB per càpita més elevat (l'any 2004) i amb l'aeroport que genera més tràfic, Madrid, ha acumulat quasi bé el 60% de la inversió total, quan només canalitza el 22% del tràfic total. La ràtio (quota d'inversió/quota tràfic) és certament molt elevada: 2,60. En termes generals, els aeroports ubicats a les regions espanyoles menys desenvolupades (Extremadura, Andalusia, Galícia, Múrcia i Astúries) varen rebre una quota d'inversions més baixa que la seva quota de tràfic. A més, diverses regions poc poblades que tenen els aeroports amb menys tràfic també van obtenir un volum d'inversions relativament menor. Per tant, es pot concloure, almenys davant d'aquestes dades, que la gestió dels aeroports no segueix el principi de cohesió territorial que s'utilitza per justificar-lo. Així doncs, no sembla que l'habitual dilema entre eficiència i solidaritat que sovint regeix les polítiques públiques estigui condicionant la política aeroportuària a Espanya².

En la secció següent analitzem quina és la situació actual dels aeroports ubicats a Catalunya en aquest context. En les seccions 4 i 5 plantegem diferents alternatives de reforma del sistema actual i les possibles implicacions per als aeroports catalans.

3

Situació actual als aeroports de Catalunya

3.1

Evolució del tràfic en el període 1995-2005

L'any 2005, la xarxa aeroportuària espanyola gestionada per AENA estava integrada per quaranta aeroports que oferien tràfic comercial i per set aeroports que no

n'oferien. Pel que fa als aeroports ubicats a Catalunya, AENA gestiona tres aeroports que ofereixen tràfic comercial: Barcelona, Girona i Reus. Al final de l'any 2005, AENA va decidir traspassar a la Generalitat la gestió de l'aeroport de Sabadell, dedicat exclusivament a l'aviació general i esportiva. A més d'aquest, hi ha altres aeroports que no ofereixen tràfic comercial i que es dediquen a l'aviació regional, general i esportiva: Alfés, Alt Urgell, Cerdanya, Igualada, Empúria-brava i Sant Fruitós de Bages. La titularitat d'aquests aeroports està en mans de la Generalitat, d'administracions locals o d'empreses privades.

Per la seva especial rellevància econòmica, en aquest treball centrem l'atenció en els tres aeroports catalans que actualment ofereixen tràfic comercial. El quadre 3 mostra l'extraordinari comportament del tràfic a tots tres aeroports catalans en els últims deu anys.

L'any 2005 l'aeroport del Prat ha superat la xifra de 27 milions de passatgers, xifra que manté aquest aeroport en el segon lloc del rànquing espanyol i entre els deu primers del rànquing europeu en termes de tràfic de passatgers. Des del 1995, el creixement del tràfic a l'aeroport de Barcelona ha estat 1,55 punts superior al de la resta de la xarxa gestionada per AENA. Aquest fet és especialment destacable si tenim en compte que, fins l'entrada en funcionament de la tercera pista, al final de l'any 2004, aquest aeroport ha patit una important congestió per la manca de capacitat de les seves instal·lacions. L'esperada entrada en funcionament de la nova terminal, l'any 2008, pot contribuir a alleugerir encara més aquests problemes de congestió. Tanmateix, cal assenyalar que les previsions del Pla director preveïen assolir els 40 milions de passatgers l'any 2020, quantitat a la qual es pot arribat molt abans si ens atenim a aquestes dades de tràfic.

L'aeroport de Vilobí d'Onyar ha assolit la xifra de 3,5 milions de passatgers l'any 2005, de manera que quasi multiplica per sis els nivells de tràfic que enregistrava el 1995. Aquestes taxes de creixement de tràfic en el període 1995-2005 estan molt per sobre de la resta d'aeroports espanyols (amb l'única excep-

2. A Bel i Fageda (2005a) s'aprofundeix en l'anàlisi d'aquestes qüestions.

Quadre 3

Moviment de passatgers als aeroports de Catalunya (1995-2005)					
	Tràfic total 2005	% tràfic regular 2005	% creixement tràfic 1995-2005	Rànquing* 1995	Rànquing* 2005
Barcelona	27.131.448	96,04	131,34	3	2
Girona	3.533.567	89,87	545,12	19	14
Reus	1.381.979	45,14	186,36	21	18
Catalunya	31.863.625	93,05	151,19	-	-
Espanya	181.065.860	82,34	84,89	-	-

* Posició en el rànquing d'aeroports espanyols gestionats per AENA en termes de tràfic total.

Font: AENA.

ció de l'aeroport de Múrcia, que registra uns creixements similars) i això explica que l'aeroport de Girona hagi guanyat cinc llocs en la jerarquia espanyola d'aeroports en termes de tràfic de passatgers.

Menys espectacular, però també important, és el ritme de creixement del tràfic a l'aeroport de Reus, que duplica amb escreix el que ha obtingut el conjunt de la xarxa espanyola. Aquest aeroport va moure 1,3 milions de passatgers l'any 2005 i se situa en la posició 18 en la jerarquia espanyola. A diferència dels altres dos aeroports, el tràfic xàrter canalitza una part important del tràfic total. En termes generals, es considera que el tràfic regular és més beneficiós per a la connectivitat del territori on s'ubica l'aeroport perquè estableix una programació estable tant de rutes servides, com de freqüències de vol.

Els elevats creixements del tràfic a l'aeroport de Girona i al de Reus n'estan saturant les instal·lacions, tant les pròpiament aeronàutiques (el camp de vol i l'edifici terminal) com d'altres de complementàries, com ara els espais destinats a aparcament.

Finalment, cal assenyalar que l'any 2005 el tràfic aeri a Catalunya representava aproximadament un 17% del tràfic total enregistrat al conjunt de l'Estat espanyol, una xifra similar al pes que Catalunya té a Espanya en termes de població i producte interior brut. D'altra banda, recentment la Generalitat ha fet públic el Pla director de l'aeroport de l'Alguaire, ubicat prop de Lleida. L'objectiu és que aquest aeroport, el primer de tràfic comercial construït exclusivament per la Generalitat, assoleixi un tràfic de 400.000 passatgers anuals. Sens dubte, l'inici d'operacions

d'aquest aeroport pot comportar un canvi d'escenari en l'oferta de tràfic comercial a Catalunya.

3.2

Composició del tràfic per àrees geogràfiques l'any 2005

La rellevància i impacte econòmic d'un aeroport no es regeix únicament pel volum de tràfic que genera, sinó també per l'abast geogràfic de les rutes amb vol directe que ofereix. Així, els quadres 4, 5 i 6 mostren la composició del tràfic per àrees geogràfiques l'any 2005 als tres aeroports de Catalunya que generen tràfic comercial.

Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, s'observa que el tràfic interior i el tràfic no interior tenen un pes similar. La xarxa de rutes interiors és prou extensa, ja que abasteix totes les destinacions turístiques de primer nivell i la gran majoria d'àrees urbanes espanyoles més poblades situades a una distància de més de 500 quilòmetres. La ruta Barcelona-Madrid-Barcelona, amb un tràfic de més de 4 milions de passatgers anuals, és la ruta més densa amb origen a Barcelona i és la més densa respecte a qualsevol altra ruta intraeuropea. En segon lloc trobem les rutes amb destinació a les Balears, que generen un tràfic de més de 3 milions de passatgers l'any. També destaquen, com a destinacions de primer nivell, dues àrees urbanes densament poblades (Sevilla i Bilbao) i zones turístiques (Màlaga, Alacant, Tenerife Nord). La taxa de creixement de tràfic interior en els últims cinc anys ha estat inferior a la taxa de creixement total, de manera que, gradualment,

Quadre 4

Moviment de passatgers i destinacions per àrees geogràfiques a l'aeroport de Barcelona (2005)					
	Total destinacions*	Deu destinacions amb més tràfic	Tràfic	% sobre tràfic total	Taxa creixement 2000-2005 (tràfic total: 38,22%)
Interior	28	Madrid, Palma Mallorca, Sevilla, Màlaga, Eivissa, Menorca, Bilbao, Alacant, Tenerife N., Santiago	13.370.641	49,61	31,77
Unió Europea	64	Amsterdam, París CDG, Londres LHR, Brussel·les, Frankfurt, Roma, Milà MXP, Londres GTW, París ORY, Lisboa	11.359.769	42,15	51,20
Internacional	16	Zuric, Moscou DMO, Tel Aviv, Istanbul, Nova York JFK, Basle-Mulhouse, El Caire, Tunis, Casablanca, Moscou SMT	2.220.594	8,24	20,76

* Total destinacions amb vols directes que generen més de 10.000 passatgers l'any.

** Moviment de passatgers, exclouent els trànsits.

Font: AENA.

el pes del tràfic interior a l'aeroport de Barcelona es va reduint. L'arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona i la seva progressiva extensió per tot el territori espanyol probablement accentuaran aquesta tendència.

Pel que fa al tràfic no interior, una gran part és canalitzat per destinacions a la Unió Europea i, en molt menor mesura, per destinacions a la resta d'Europa. Cal destacar l'elevadíssim nombre de destinacions directes a aeroports comunitaris, essent els aeroports de connexió (*hubs*) europeus de primer nivell (Amsterdam, París CDG, Londres LHR, Frankfurt) i els de segon nivell (Brussel·les, Roma, Milà, Londres GTW, París ORY, Lisboa) els principals receptors³. A més, el ritme de creixement de tràfic amb destinació a la Unió Europea en l'últim lustre ha estat molt superior al que ha experimentat el tràfic a altres àrees geogràfiques.

L'excel·lent posició de l'aeroport de Barcelona en el tràfic comunitari contrasta amb l'escassa presència

i el pes de les rutes intercontinentals de llarga distància. Així, el tràfic no comunitari representa menys del 10% del tràfic total, mentre que els ritmes de creixement del tràfic han estat inferiors als que han experimentat la resta d'àrees geogràfiques. A més, les principals destinacions no comunitàries fan referència a àrees urbanes europees o del Magrib, amb l'única excepció de Nova York (amb un tràfic de poc més de 100.000 passatgers anuals). De fet, el dinamisme del tràfic comunitari i la modesta presència del tràfic intercontinental estan interrelacionats. Així, part del tràfic dirigit als grans aeroports de connexió (*hubs*) europeus de primer i segon nivell (amb l'excepció de París ORY) no els tenen com a destinació final, sinó que són l'enllaç per poder accedir a l'extensa xarxa de rutes intercontinentals que ofereixen. Aquest paper d'alimentador (*feeder*) que té l'aeroport de Barcelona contrasta amb el que representa l'aeroport de Madrid com a *hub* intercontinental. Així, el pes del tràfic no comunitari a l'aeroport de Madrid supera el 20% del total. A més, en el tràfic no comunitari de l'aeroport de Madrid tenen un paper molt important les destinacions a Amèrica (especialment a l'Amèrica Llatina, però també als Estats Units).

3. Això no obstant, únicament la ruta Barcelona-Amsterdam-Barcelona genera un tràfic de més d'un milió de passatgers l'any, probablement com a conseqüència de la important presència de companyies de baix cost a Amsterdam, a banda de la seva funció d'aeroport de connexió (*hub*) de la companyia aèria Air France-KLM.

Quadre 5

Moviment de passatgers i destinacions per àrees geogràfiques a l'aeroport de Girona (2005)					
	Total destinacions*	Deu destinacions amb més tràfic	Tràfic**	% sobre tràfic total	Taxa creixement 2000-2005 (tràfic total: 445,64%)
Interior	0	-	17.864	0,51	-54,12
Unió Europea	35	Londres STD, Roma CIO, Brussel·les CHA, Milà ORIO, París BVA, Frankfurt HA, Midlands Est, Glasgow PRW, Liverpool, Venècia TRV	3.510.709	99,39	510,71
Internacional	0	-	3.756	0,11	-88,81

* Total destinacions amb vols directes que generen més de 10.000 passatgers any.

** Moviment de passatgers exclouent els trànsits.

Font: AENA.

Quadre 6

Moviment de passatgers i destinacions per àrees geogràfiques a l'aeroport de Reus (2005)					
	Total destinacions*	Deu destinacions amb més tràfic	Tràfic**	% sobre tràfic total	Taxa creixement 2000-2005 (tràfic total: 90,34%)
Interior	1	Madrid	54.045	3,92	87,27
Unió Europea	20	Dublín, Londres STD, Londres LT, Frankfurt HH, Liverpool, Manchester, Londres CTW, Glasgow, Birmigham, Belfast	1.279.047	92,66	87,58
Internacional	1	Bucarest	47.200	3,42	226,67

* Total destinacions amb vols directes que generen més de 10.000 passatgers l'any.

** Moviment de passatgers exclouent els trànsits.

Font: AENA.

El quadre 5 mostra la composició del tràfic a l'aeroport de Girona per àrees geogràfiques. A l'aeroport de Girona, el tràfic es canalitza de forma gairebé exclusiva per destinacions comunitàries, mentre que el tràfic a la resta d'àrees geogràfiques és mínim i fins i tot es va reduint. Cal destacar que el nombre de connexions directes és molt més elevat del que sol ser habitual en un aeroport de les dimensions del de Girona.

Les principals destinacions són aeroports secundaris de les grans àrees urbanes europees (Londres, Roma, Brussel·les, Milà, París, Frankfurt) i altres ciutats britàniques. La destinació amb més tràfic és Londres STD, amb quasi mig milió de passatgers

anuals. Aquest aeroport és el principal *hub* de Ryanair, companyia a qui –com veurem en la propera secció– l'aeroport de Girona li deu el *boom* d'aquests anys. La resta de principals destinacions generen un tràfic d'entre 100.000 i 200.000 passatgers anuals.

El quadre 6 mostra que el tràfic comunitari també és predominant a l'aeroport de Reus, malgrat que les rutes a Madrid i Bucarest hi tenen un paper significatiu⁴. De fet, les deu principals destinacions fan

4. Això no obstant, al final de gener de 2006 Blue Air ha desplaçat el servei directe a Bucarest des de l'aeroport de Reus cap a l'aeroport de Barcelona.

referència a ciutats britàniques, amb l'única excepció de Dublín i Frankfurt HH . El tràfic a totes aquestes destinacions sempre està per sota dels 200.000 passatgers anuals. Aquest és, probablement, el punt més dèbil de l'aeroport de Reus. Així, el creixement important del tràfic que ha aconseguit en els últims anys no s'ha traslladat a un augment de la connectivitat aèria, fora del Regne Unit i Irlanda.

Finalment, és important emfatitzar un aspecte que mostren les dades dels quadres 4, 5 i 6. Hi ha diverses àrees urbanes comunitàries, com ara les de Londres, París, Roma, Milà, Brussel·les, Frankfurt o Glasgow, que tenen connexions directes amb Catalunya des de diferents aeroports d'origen i aeroports de destí. En efecte, com veurem en la propera secció, la competència entre companyies aèries està aportant un important dinamisme al sector dels aeroports a Catalunya, malgrat que la gestió estigui centralitzada a escala estatal. Aquest fet va en contra de la visió tradicional, que dona poques oportunitats de competència a la producció d'infraestructures de transport.

3.3

Tipologia de companyies aèries l'any 2005

Òbviament, l'activitat dels aeroports es fonamenta en les operacions que realitzen les companyies aèries en usar les seves instal·lacions. Així, tant el volum de tràfic que es genera com l'abast geogràfic de rutes està molt determinat per les decisions que prenen aquestes companyies aèries. En aquest sentit, els trets que caracteritzen l'àrea d'influència de l'aeroport –com poden ser la població, els tipus d'activitats econòmiques que predominen o la posició geogràfica de major o menor centralitat– influeixen en una bona part aquestes decisions.

Això no obstant, la disponibilitat d'unes instal·lacions adequades i no congestionades i la política comercial que s'apliqui poden tenir un paper important a l'hora d'atraure aquelles companyies que es consideren més adients per a l'aeroport en qüestió. Això és especialment cert respecte als dos models de

negoci que tendeixen a imposar-se en el sector de les companyies aèries: d'una banda, les companyies de xarxa, que ofereixen una extensa xarxa de connexions de mitjana i llarga distància mitjançant l'exploració del tràfic d'interconnexió partint d'uns pocs *hubs* i, d'una altra, les companyies de baix cost, que ofereixen vols directes amb elevades freqüències de servei en rutes de mitjana i curta distància partint d'uns aeroports, sovint secundaris, propers a grans àrees urbanes o a destinacions turístiques internacionals.

Després d'una dècada de creixement generalitzat del tràfic a la majoria d'aeroports, amb l'excepció del període que va seguir els esdeveniments de l'11 de setembre de 2001, s'espera que en els propers anys es consolidi la concentració del tràfic en aquelles aeroports que són seu, o bé de companyies de xarxa, o bé de companyies de baix cost (Boston Consulting Group, 2004). Els anomenats aeroports regionals poden ser els grans perdedors d'aquesta concentració del tràfic. De tota manera, les previsions per als aeroports catalans són optimistes, ja que tots tenen una presència important d'un o altre tipus de companyies aèries.

En efecte, els quadres 7a i 7b indiquen quins són els tipus de companyies aèries que generen un major volum de tràfic a l'aeroport de Barcelona. Es constata el pes determinant que la companyia aèria espanyola dominant, Iberia, té en les operacions que es realitzen a l'aeroport de Barcelona, fins al punt que aquesta i les seves aliades a Oneworld concentren el 43% del tràfic. Les altres dues grans aliances, Star i Skyteam, canalitzen el 17% i el 7% del tràfic, respectivament. El fet que cap companyia espanyola no estigui integrada a Skyteam explica el menor pes relatiu d'aquesta⁵. Val a dir que la forta posició al mercat espanyol que té Spanair, companyia participada majoritàriament per sas –i, per tant, indirectament per Lufthansa– ens porta a con-

5. Això no obstant, Air Europa manté una col·laboració estreta, en forma d'acords de codi compartits i explotació conjunta dels programes de viatger freqüent, amb algunes companyies de l'aliança Skyteam, com ara Continental o Northwest.

Quadre 7a

Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Barcelona		
Companyia aèria	Tipus de companyia aèria	% sobre el total d'operacions* (Total = 153.875)
Iberia	Membre aliança Oneworld	40,55
Spanair	Membre aliança Star	11,77
Air Europa	Regional	5,47
Vueling Airlines	Baix cost	3,81
Lufthansa	Membre aliança Star	3,55
Easyjet	Baix cost	3,38
Air France	Membre aliança Skyteam	2,99
British Airways	Membre aliança oneworld	1,58
Alitalia	Membre aliança Skyteam	1,56
Portugalia	Regional	1,38

Total 10 companyies amb més operacions	74,10
--	-------

* Enlairaments.

Font: AENA.

cloure que el potencial d'expansió d'operacions d'interconnexió de l'aliança Star a Barcelona és important. En un principi, aquest potencial d'expansió és més limitat per a Skyteam. En conjunt, les companyies de xarxa són responsables del 66% del total d'enlairaments anuals que tenen lloc a l'aeroport de Barcelona.

D'altra banda, l'any 2004 la taxa d'interconnexió a Barcelona era del 14%, mentre que aquesta taxa era del 37% en un aeroport de referència com és el de Madrid. D'aquesta informació es pot concloure que l'aeroport de Madrid fa la funció d'aeroport de connexió (*hub*), especialment per part d'Iberia, mentre que l'aeroport de Barcelona genera molt tràfic de punt a punt i, en tot cas, fa un paper d'alimentador (*feeder*) de les grans companyies europees de xarxa, inclosa Iberia⁶.

6. Val a dir que, recentment, es va crear el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, integrat per la Generalitat, la Cambra de Comerç de Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona i AENA, que pretén potenciar l'establiment de noves rutes internacionals de llarg abast a l'Aeroport de Barcelona. Així, per exemple, aquest Comitè ha tingut un paper important en la captació de vols directes amb Xangai a partir de les negociacions establertes amb la companyia Air Plus Comet.

Quadre 7b

Percentatge del total d'operacions a l'aeroport de Barcelona per tipus de companyia aèria	
Tipus de companyia aèria	% sobre el total d'operacions* (Total = 153.875)
Aliança Oneworld	42,92
Aliança Star	17,29
Aliança Sky	6,88
Baix cost i xàrter	11,81
Regional	14,26
Altres*	6,83
Total	100,00

* S'inclouen les companyies dedicades al transport de mercaderies, aviació privada, o comercial amb menys de 100 operacions l'any.

Font: AENA.

Malgrat el predomini de les companyies de xarxa a l'aeroport de Barcelona, no deixa de ser destacable la presència important de companyies de baix cost, com ara Easyjet o Vueling. Aquesta última, amb seu a Barcelona i capital català, en només dos anys s'ha situat com la quarta companyia amb més volum d'operacions. En conjunt, les companyies de baix cost i xàrter generen l'11% de les operacions de l'aeroport del Prat⁷. Finalment, les companyies regionals, liderades per Air Europa, Portugalia i Swiss, generen el 14% del tràfic total⁸.

El quadre 8 mostra el gran predomini que té Ryanair a l'aeroport de Girona, el qual concentra el 81% del total d'operacions; sens dubte, la decisió d'aquesta companyia, líder a Europa en el sector de les companyies de baix cost juntament amb Easyjet, de fer de Girona el seu principal aeroport de connexió

7. Al gener de 2006 una companyia aèria de baix cost de nova creació, CAT Air, ha sol·licitat davant la Direcció General d'Aviació Civil llicència per poder començar a operar vols des de l'Aeroport de Barcelona. L'inici de les operacions d'aquesta companyia, impulsada per un grup d'empresaris catalans, podria estar vinculada al projecte públicament anunciat per Iberia de crear una companyia de baix cost amb base a Barcelona. De fet, l'últim Pla director d'Iberia planteja de reduir el nombre d'operacions que realitza a Barcelona com a companyia de xarxa, per la competència que li generen les companyies de baix cost.

8. Entenem per companyies aèries regionals, aquelles companyies tradicionals que se centren en el tràfic regular i que no s'han integrat en cap de les tres grans aliances internacionals.

Quadre 8

Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Girona		
Companyia aèria	Tipus de companyia aèria	% sobre el total d'operacions (Total = 153.875)*
Ryanair	Baix cost	80,96
Transavia	Baix cost	3,16
Britannia Airways	Xàrter	2,16
Mytravel Airways	Xàrter	1,36
Wizz Air Hungary	Baix cost	1,04
Thomas Cook Airlines (UK)	Xàrter	0,77
TUI airlines Belgium	Xàrter	0,57
Aero Nova	Xàrter	0,55
Thomas Cook Airlines (Bèlgica)	Xàrter	0,54
Centralwings	Baix cost	0,35
Total 10 companyies amb més operacions		91,43

* Enlairaments.

Font: AENA.

(hub) al Sud d'Europa explica els elevats creixements de tràfic que ha experimentat aquest aeroport en els últims anys. Com a aspecte positiu d'això, podem mencionar els volums de tràfic i xarxa de rutes que ofereix aquesta companyia. Com a aspecte negatiu, trobem l'extrema dependència d'una companyia aèria, que sol establir unes condicions de negociació dures amb l'aeroport de referència en la mesura que pot canviar la seva seu amb molta facilitat. Així, per exemple, Ryanair té una presència destacada a altres aeroports espanyols, com ara Xerès, Múrcia, Valladolid i, sense anar tan lluny, Reus.

En efecte, el quadre 9 mostra que Ryanair també és la companyia líder a Reus, per bé que amb un pes sensiblement inferior que a Girona. Les altres companyies aèries que generen un elevat volum d'operacions tant a Girona com a Reus també són companyies de baix cost o bé companyies xàrter. L'única excepció és el paper important que té Air Nostrum a Reus com a conseqüència, principalment, de la connexió directa amb Madrid.

L'anàlisi de la secció anterior ens mostrava que

Quadre 9

Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Reus		
Companyia aèria	Tipus de companyia aèria	% sobre el total d'operacions (Total = 153.875)*
Ryanair	Baix cost	39,15
Air Nostrum	Franquícia regional Iberia	9,07
First Choice Airways	Xàrter	8,13
Mytravel Airways	Xàrter	7,03
Britannia Airways	Xàrter	6,36
Futura	Xàrter	4,61
Blue Air Transport	Xàrter	4,47
Air Berlin	Baix cost	2,85
Thomas Cook Airlines (UK)	Xàrter	2,74
Transavia	Baix cost	2,34
Total 10 companyies amb més operacions		86,75

* Enlairaments.

Font: AENA.

l'existència de competència entre companyies aèries aporta dinamisme al sector aeroportuari de Catalunya, en la mesura que les principals connexions als tres aeroports catalans fan referència a les mateixes àrees urbanes, però a diferents aeroports de destinació. Les dades que aporten els quadres 7,8 i 9 ens permeten entendre això des d'una altra perspectiva i, de fet, ens en mostra l'origen.

Així, en primer lloc, podem diferenciar entre dos tipus de companyies aèries de baix cost: d'una banda, companyies com Easyjet o Vueling prefereixen utilitzar aeroports principals, mentre que companyies com Ryanair utilitzen aeroports secundaris per tal d'oferir els preus més baixos possibles. I, en segon lloc, només a Barcelona les companyies de xarxa tenen una presència significativa. Per tant, la competència entre els aeroports catalans és fruit de la competència, d'una banda, entre companyies de xarxa i companyies de baix cost i, de l'altra, entre els dos tipus diferenciats de companyies de baix cost, per atraure passatgers a les rutes de més demanda. Catalunya és una de les regions de l'Europa continental on més consolidada

està la competència en el transport aeri, tant pel que fa a prestació de serveis com en infraestructures.

3.4

Caracterització de la situació financera

L'existència d'economies d'escala en les activitats aeroportuàries expliquen l'estreta relació que s'estableix entre els nivells de tràfic que assoleix un aeroport i els seus nivells de rendibilitat, encara que aquesta relació no és necessàriament lineal. Martín i Roman (2001) demostren que la majoria d'aeroports espanyols operen en un entorn de rendiments creixents. Això no obstant, i a banda de l'existència d'indivisibilitats que dificulten l'expansió de capacitat, la magnitud d'aquestes economies d'escala pot ser relativament modesta. En aquest sentit, cal assenyalar que un important estudi de la Comissió Europea (2002) per als aeroports del Regne Unit, França i Suècia situa el llindar de rendibilitat en un milió de passatgers.

D'altra banda, els aeroports espanyols es classifiquen en tres categories: en funció dels nivells de tràfic assolits, segons les taxes que es cobren a les companyies aèries tant pels drets d'enlairament com per l'ús de les instal·lacions associades a l'edifici terminal i per ajudes a la navegació. L'aeroport de Barcelona se situa en la primera categoria, mentre que els aeroports de Girona i Reus es troben en la segona en la temporada d'estiu i en la tercera en la temporada d'hivern. El creixement espectacular del tràfic en aquests dos aeroports, especialment el de Girona, fan pensar en la possible conveniència d'actualitzar aquestes categories.

Es fa difícil analitzar els resultats financers per aeroports de forma individualitzada, atesa la poca disponibilitat de dades. Tot i això, el quadre A1, a l'annex, mostra els resultats econòmics dels aeroports espanyols agregats per regions, com també els aeroports que en aquell any van tenir guanys o pèrdues. L'any de referència és el 1998 perquè és l'últim any del qual es disposa d'informació financera desagregada per aeroports.

El llindar de rendibilitat a Espanya se situava el

1998 en 2,4 milions de passatgers. Per tant, sembla que la xarxa integrada espanyola ha estat ineficient a l'hora de generar beneficis. Els aeroports rendibles van ser els dos principals aeroports internacionals, Madrid i Barcelona, i la majoria de destinacions turístiques de primer nivell: aeroports ubicats a les Balears, Canàries, Màlaga i Alacant. En total, onze dels trenta-set aeroports que oferien tràfic comercial l'any 1998 van ser rendibles. La resta van patir pèrdues de magnitud variable.

La manca de dades financeres desagregades per aeroport des del 1998 ençà no ens permet determinar quins aeroports van ser rendibles i quins no ho van ser l'any 2005. Això no obstant, la ràtio d'ingressos per passatger, igual com el pes de les activitats comercials, s'ha mantingut estable al llarg del període 1998-2004 per a tota la xarxa espanyola d'aeroports. Per tant, a manca de dades, es pot arribar a concloure que el llindar de rendibilitat no hauria d'haver variat gaire en aquest període.

D'altra banda, segons les dades del quadre A1, s'observa que el dèficit agregat és relativament modest (a l'entorn d'uns 32 milions d'euros). A Catalunya, la Comunitat Valenciana i Andalusia els superàvits d'un gran aeroport permeten compensar els dèficits de la resta. L'any 2005 aquesta situació fins i tot ha millorat, en la mesura que els aeroports de Girona, València i Sevilla han superat àmpliament el llindar de tràfic que el 1998 garantia una rendibilitat positiva⁹.

Tanmateix, cal dir que el llindar de rendibilitat sempre és més elevat per a aeroports que són seu de companyies de baix cost, les quals sovint són atretes per subsidis i altres ajudes atorgades per l'aeroport o per les autoritats regionals i locals. Així, aquests aeroports presenten menys capacitat de generar ingressos per passatger en la mesura que les taxes aeronàutiques poden arribar a ser negatives. En aquesta situació es poden trobar tant l'aeroport de

9. Altres aeroports espanyols que han superat clarament el tràfic que marca el llindar de rendibilitat de 1998 són els de Bilbao i Tenerife Nord.

Girona com el de Reus, on l'arribada de Ryanair ha estat impulsada des de la Generalitat i les institucions locals.

Des de la decisió de la Comissió Europea, l'any 2004, de sancionar parcialment les ajudes finances atorgades per l'aeroport de Charleroi i pel govern regional de la Regió Valona (Bèlgica) amb el propòsit d'incentivar les operacions de Ryanair, hi ha un important debat polític sobre aquesta qüestió.

D'una banda, les companyies aèries i els aeroports que competeixen amb Ryanair i amb els aeroports que atorguen els subsidis, reclamen que aquesta és una pràctica prohibida per la legislació europea en matèria de defensa de la competència. En efecte, els incentius financers per atraure companyies de baix cost poden ser considerats ajudes públiques discriminatòries a determinants operadors, de manera que s'està distorsionant el funcionament del mercat.

D'altra banda, l'existència d'economies d'escala i d'indivisibilitats dificulta la rendibilitat dels aeroports petits i l'arribada d'una gran companyia de baix cost representa un important instrument de política regional en afavorir, i molt, l'activitat turística. A més, les companyies aèries que denuncien aquestes activitats no acostumen a realitzar operacions en els aeroports que són seu de companyies de baix cost i, d'alguna manera, es pot estar afavorint la competència entre aeroports. A Espanya, aquesta qüestió podria prendre rellevància en la mesura que Iberia ha plantejat la possibilitat de denunciar la Generalitat a les institucions europees amb motiu dels ajuts atorgats a Ryanair.

4

Les alternatives de reforma de la gestió dels aeroports a Espanya

Hi ha tres factors que fan preveure un procés de reforma, en una direcció o altra, de la gestió centralitzada dels aeroports a Espanya. En primer lloc, la seva excepcionalitat en el context de la resta de països de l'OCDE. En segon lloc, la cada cop més intensa participació del sector privat tant en la gestió i

finançament dels aeroports, com en la producció de les activitats comercials que acull físicament. I en tercer lloc, la consolidació d'un entorn competitiu en el transport aeri, tant en la prestació de serveis com en la producció d'infraestructures, tal com exemplifica de manera nítida el cas de Catalunya.

Els avantatges de la gestió descentralitzada són clares. En primer lloc, promou la competència entre aeroports per tal de captar aquelles companyies aèries que es considerin més adients, tant per a l'aeroport com per al territori on s'ubica. En segon lloc, afavoreixen la transparència en el finançament de les activitats corrents i de les inversions de capital. En efecte, es reduiria la magnitud i l'opacitat del sistema actual de subsidis creuats. A més, la descentralització facilita l'establiment de mecanismes de col·laboració entre el sector públic i sector privat, ja que es pot esperar que la gestió feta per entitats de menor dimensió tendeixi a ser més flexible i menys burocràtica.

Un dels principals condicionants del canvi a una gestió descentralitzada pot ser la necessitat d'establir algun mecanisme diferent que doni suport financer a aquells aeroports regionals que no poden generar el tràfic suficient per a ser rendibles. En aquest sentit, la progressiva extensió del tren d'alta velocitat a Espanya com a element competidor de l'avió en distàncies mitjanes accentuarà els problemes financers d'aquests aeroports, però també en pot fer minvar el paper com a catalitzadors del creixement econòmic regional. En qualsevol cas, a altres països de l'OCDE la problemàtica dels aeroports regionals se sol abordar amb un sistema aeroportuari complex, amb l'atorgament de subsidis explícits. Aquests subsidis explícits poden ser finançats pels governs de diferents àmbits territorials o amb un fons creat a partir dels ingressos generats per tots els aeroports. En aquest punt, cal afegir que la Comissió Europea ha aprovat recentment unes directrius que pretenen establir uns criteris objectius per delimitar en quins casos les ajudes públiques als aeroports regionals no representen una distorsió del mercat.

En aquest context, es poden plantejar dues formes alternatives d'iniciar un procés de descentralit-

zació de la gestió dels aeroports a Espanya. La primera consisteix a crear entitats aeroportuàries regionals que tinguin al seu càrrec els aeroports de les respectives comunitats autònomes. En la segona, cada aeroport es gestiona de manera individualitzada. Per lògica, només hi poden haver diferències en aquelles regions que tenen diversos aeroports en el seu territori, com és el cas de Catalunya.

La descentralització dels aeroports per mitjà de la creació de xarxes regionals presenta un avantatge important respecte al que comportaria una gestió autònoma. Així, tal com hem mencionat a la secció 3.4, l'any 1998 el dèficit agregat a tot Espanya amb la primera alternativa era relativament modest. A més, en algunes regions, com ara Catalunya, els superàvits d'un gran aeroport permeten compensar els dèficits de la resta. Tanmateix, el gran creixement del tràfic experimentat per l'aeroport de Girona pot haver reduït la necessitat d'una subvenció creuada a escala de Catalunya.

L'argument en contra de la creació de xarxes regionals fa referència al fet que aquesta forma de descentralització, en contrast amb una descentralització al nivell de l'aeroport individual, podria representar un obstacle per al foment de la competència entre aeroports. Així, tal com hem mencionat anteriorment, la presència tant de companyies de xarxa com de baix cost i l'estratègia diferenciada de les dues principals companyies de baix cost (Easyjet i Ryanair) respecte al tipus d'aeroports on concentren les operacions, han permès un cert desenvolupament de la competència entre els tres aeroports catalans.

Sigui amb titularitat autonòmica, amb titularitat local, o bé amb cotitularitat consorciada de diferents administracions, la superació del model de titularitat únicament estatal i de caixa única és imprescindible per avançar en la modernització de la gestió aeroportuària a Espanya. Altrament, un sistema de coparticipació subcentral en la gestió mitjançant la mera designació de representants no seria gaire més que un canvi nominal, però no pas substantiu, respecte de la situació actual.

5

Escenaris de futur per als aeroports de Catalunya

Les implicacions d'una reforma de la política aeroportuària a Espanya serien de gran transcendència per als aeroports catalans. Privatització i competència generen un entorn cada cop més exigent, tant per a les companyies aèries com per als operadors aeroportuaris. En efecte, el bon comportament del tràfic als tres grans aeroports catalans en els últims anys no amaga els reptes de futur als quals hauran d'enfrontar-se.

És previsible que els ritmes de creixement del tràfic a l'aeroport de Barcelona es mantinguin, siguin quines siguin les línies bàsiques de futur de la política aeroportuària a Espanya. L'aeroport del Prat es localitza en una de les àrees urbanes més densament poblades d'Europa i amb un atractiu turístic que no deixa d'augmentar.

Això no obstant, l'Àrea Metropolitana de Barcelona només podrà ocupar una posició destacada en la jerarquia urbana a Europa si disposa d'un aeroport amb una extensa xarxa de vols intercontinentals directes. El fet de disposar d'una extensa xarxa de vols intercontinentals és un dels aspectes principals que influeixen en les decisions de localització de les empreses que operen en activitats intenses en coneixement, com poden ser la indústria d'alta tecnologia, les finances o els serveis a les empreses (Bel i Fageda, 2005b), i són les companyies de xarxa les que estan en millor disposició d'oferir vols en trajectes de llarga distància (Dennis, 2004).

En un context en què s'espera que, cada cop més, l'aliança Oneworld centri a l'aeroport de Madrid les operacions d'interconnexió a Espanya, les oportunitats per canalitzar aquest tràfic exigeixen, o bé que les aliances Star o Skyteam estableixin un aeroport de connexió (*hub*) secundari a Barcelona, o bé diversificar l'oferta de llarga distància mitjançant diverses companyies. L'èxit de l'aeroport de Manchester confirma que la segona estratègia també és factible. Atraure

aquests tipus de companyies requereix dissenyar una política comercial eficient i disposar d'una dotació suficient de recursos per invertir en millores i ampliació de la capacitat. La gestió centralitzada dificulta l'aplicació d'ambdues polítiques perquè fa més probable la col·lisió entre l'operador aeroportuari i la companyia aèria dominant, i perquè comporta l'establiment de subsidis creuats entre els aeroports de la xarxa integrada. L'aeroport de Barcelona corre el risc (o, potser, té l'oportunitat) de convertir-se en el gran *hub* de les companyies de baix cost a Europa.

Pel que fa als altres dos aeroports, Girona i Reus, les dues principals amenaces són, en primer lloc, l'excessiva dependència que tenen d'una companyia amb una estratègia de mercat molt agressiva, com és Ryanair, i, en segon lloc, la creixent inadequació d'unes instal·lacions que no estan preparades per absorbir els actuals nivells de tràfic que s'estan generant. Cal tenir en compte, a més, que la possibilitat que l'aeroport de Barcelona s'especialitzi en el tràfic que generen les companyies de baix cost podria perjudicar aquests dos aeroports, en la mesura que part del tràfic que genera Ryanair té com a destinació final l'Àrea Metropolitana de Barcelona. De la mateixa forma que en el cas del aeroport del Prat, la conveniència d'atraure noves companyies de baix cost o de millorar la capacitat de negociació amb Ryanair, com també la necessitat d'invertir en ampliacions de capacitat fan pensar que una gestió descentralitzada seria beneficiosa per als aeroports de Girona i Reus.

6

Referències

- BEL, G. (2002). "Infraestructures i Catalunya: Alguns problemes escollits". *Revista Econòmica de Catalunya* 0 (45), 11-25.
- BEL, G. I FAGEDA, X. (2005a). *Preventing competition because of "solidarity": Rethoric and reality of airport investments in Spain*. RWPO5-11, Alfred Taubman Center for State and Local Government, KSG-Harvard University.
- BEL, G. I FAGEDA, X. (2005b). *Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters*. RWPO5-04, Alfred Taubman Center for State and Local Government, KSG-Harvard University.
- BOSTON CONSULTING GROUP (2004). *Airports: Dawn of a new era. Preparing for one of the industry's biggest shake ups*, Munich.
- DENNIS, N. (2004). *Competition between airports for long-haul traffic from Europe*. Paper presentat a el GARS workshop on Slots, Airport Competition and Benchmarking of Airports (Bremen).
- DOGANIS, R. (1992). *The airport business*, London.
- EUROPEAN COMMISSION, DG-TREN (2002). *Study on competition between airports and the application of state aid rules*, Final report, Volumes I and II, Brussels.
- GRAHAM, A. (2003). *Managing airports: An international perspective*, 2n edició, Oxford.
- MARTIN, J. C. I ROMÁN, C. (2001). "An application of DEA to measure the efficiency of Spanish airports prior to privatization", *Journal of Air Transport Management*, 7 (3), 149-157.
- RVyT (1999), dades a *Revista Viajes y Turismo*, 0 (65), 34.

Annex

Quadre A1

Beneficis d'exploració als aeroports de la xarxa espanyola, per regions			
Regió	Beneficis d'exploració 1998 (milers euros)	Aeroports amb superàvit*	Aeroports amb dèficit*
Madrid	89.002	Madrid-Barajas (25,5)	-
Canàries	45.043	Gran Canària (8,6)	
		Tenerife Sur (7,7)	Tenerife Nord (3,3)
		Lanzarote (4,5)	La Palma (0,7)
		Fuerteventura (2,8)	El Hierro (0,1)
Catalunya	44.199	Barcelona (16,1)	Girona (0,6)
			Reus (0,5)
Balears	41.006	Palma Mallorca (17,6)	
		Eivissa (3,7)	
		Menorca (2,4)	-
Com. Valenciana	12.886	Alacant (4,8)	València (1,8)
Andalusia	7.786	Màlaga (8,2)	Sevilla (1,6)
			Almeria (0,7)
			Xerès (0,5)
			Granada (0,4)
			Còrdova (0,01)
			Badajoz (0,01)
Extremadura	-582	-	Valladolid (0,2)
Castella i Lleó	-1.780		Salamanca (0,03)
			Múrcia (0,1)
Múrcia	-2.006	-	Pamplona (0,2)
Navarra	-2.145	-	Oviedo (0,6)
Astúries	-2.583	-	Santander (0,2)
Cantàbria	-2.834	-	Melilla (0,3)
Melilla	-2.908	-	Saragossa (0,2)
Aragó	-3.028	-	Santiago (1,2)
Galícia	-6.645		Vigo (0,5)
			La Corunya (0,4)
			Bilbao (2,1)
			San Sebastià (0,2)
País Basc	-7.262		Vitòria (0,1)

* Entre parèntesis s'indica el nombre de passatgers transportats l'any 1998 (en milions).

Font: elaboració pròpia a partir de la informació subministrada per aena [publicat a Bel (2002) i RVyT (1999)].