

SITUACIÓ ACTUAL I ESCENARIS DE FUTUR DELS AEROPORTS DE CATALUNYA

Xavier Fageda

1. Introducció

Els aeroports són infraestructures de gran rellevància per al territori on es localitzen. El seu impacte econòmic es materialitza principalment per tres vies. En primer lloc, els aeroports generen un elevat volum de llocs de treball per les activitats que tenen lloc directament en les seves instal·lacions i en les zones logístiques del seu entorn. A més, la majoria de turistes que provenen d'òrgens llunyans utilitzen el mode aeri per arribar a la seva destinació. Finalment, les ciutats que es beneficien d'aeroports amb una xarxa extensa de connexions àrees gaudeixen de més oportunitats per atraure activitats d'avançada tecnologia i alt valor afegit.¹

En aquest sentit, la importància econòmica d'un aeroport està molt condicionada pel volum de passatgers que passen per les seves instal·lacions. La creació directa de llocs de treball depèn del volum de tràfic que mou l'aeroport. Les xifres de turistes que arriben a una ciutat amb avió és una part important de les xifres de passatgers que mou qualsevol aeroport. Finalment, la qualitat i els nivells de connectivitat internacional que els aeroports ofereixen a les grans àrees metropolitanes es determina tant pel volum de tràfic com per l'abast geogràfic de les destinacions amb vol directe.

Les companyies aèries decideixen en quins aeroports concentren el gruix de les seves operacions, la xarxa de rutes aèries que abasteixen i la freqüència de vol, principal determinant de la qualitat de servei en el transport aeri, que ofereixen. Així doncs, el volum i tipus de tràfic que mou un aeroport actualment i que s'espera que mogui en els propers anys està força influenciat pel pes relatiu dels diferents tipus de companyies aèries (de xarxa, de baix cost, xàrter) que hi operen en aquest.²

En aquest estudi, se examina la situació actual i els possibles escenaris de futur dels tres aeroports catalans (Barcelona-El Prat, Girona, Reus) on es realitzen operacions comercials a 2008.³

Així doncs, es duu a terme en primer lloc una caracterització del tràfic a cadascun d'aquests aeroports tenint en compte el volum i creixement relatiu del seu nombre de passatgers en el context espanyol, l'abast geogràfic de les principals destinacions i el tipus de companyies aèries que tenen un major pes en aquests aeroports. A partir d'aquesta caracterització del tràfic, tot considerant que els problemes de congestió tendeixen a alleugerir-se en els tres aeroports, es plantejaran possibles escenaris de futur en funció de si s'enceta o no una reforma del model de gestió actual cap a la individualització.

1 Veure Bel i Fageda (2007, 2008a) per més detalls.

2 Veure Fageda (2008) per més detalls.

3 Es troben actualment en execució les obres de construcció del nou aeroport de tràfic comercial a l'Alguaire (Lleida).

A més, hi ha l'aeròdrom de Sabadell i altres aeròdroms projectats a Catalunya dedicats a l'aviació privada i recreativa, activitat de creixent importància arreu del món. Sense desmerèixer la importància de totes aquestes instal·lacions, aquest estudi centra l'atenció en els aeroports on actualment es registren operacions comercials. És particularment difícil poder plantejar possibles escenaris de futur per als altres aeroports.

2. El tràfic als principals aeroport de Catalunya

En aquesta secció, analitzem els trets principals del tràfic als tres aeroports catalans, centrant particularment l'atenció en l'aeroport de Barcelona-El Prat. L'anàlisi del tràfic actual es realitza utilitzant les dades de 2007, que és l'últim any amb informació disponible completa, mentre que l'evolució en el temps agafa com a referència l'any 2000, període immediatament anterior a la irrupció de les companyies de baix cost en els mercats europeus d'aviació.

2.1. Evolució i tipus de tràfic

La taula 1 mostra el volum de tràfic actual i l'evolució d'aquest des de 2000 als tres aeroports catalans. A 2007, l'aeroport de Barcelona va moure gairebé 33 milions de passatgers consolidant-se entre els 10 aeroports de més tràfic a Europa. Des de 2000, ha crescut per sobre de la mitjana espanyola (66% contra 49%) i entre els grans d'Europa, només Londres-Stansted ha crescut més.

Ara bé, aquestes dades positives amaguen algunes mancances de sobra conegudes per tots. Com mostra el gràfic 1, les principals destinacions de l'aeroport de El Prat són les ciutats i destinacions turístiques més importants d'Espanya (46% del tràfic total) i Unió Europea (48% del tràfic total). El tràfic a la resta d'àrees geogràfiques (resta d'Europa, Àfrica, Amèrica, Àsia) es troba en tots els casos per sota del 2% del tràfic total.

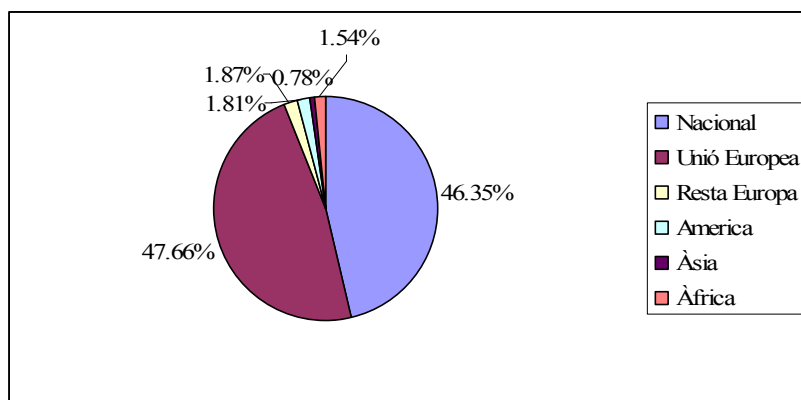
D'altra banda, l'aeroport de Girona ha passat de moure poc més de mig milió de passatgers a l'any 2000 a quasi bé 5 milions a 2007, essent un dels aeroports amb un creixement del tràfic més elevat a Espanya i Europa en general. Aquest creixement es deu exclusivament a la decisió de la principal companyia de baix cost a Europa, Ryanair, de convertir aquest aeroport en una de les seves bases d'operacions més importants. Finalment, l'aeroport de Reus es troba a prop de moure 1,5 milions de passatgers l'any. Tanmateix, ha perdut posicions en el rànking d'aeroports a Espanya tot i haver crescut per sobre de la mitjana espanyola des de 2000. Una limitació important de l'aeroport de Reus és l'elevat tràfic que canalitzen les companyies de vols xàrter, que és un tipus de tràfic de molt menor qualitat que el de vols regulars per la major incertesa sobre els horaris i freqüència de vols a sis mesos vista.

Taula 1. Moviment de passatgers als aeroports de Catalunya (2000-2007)

	Tràfic total 2007	% tràfic regular 2007	Creixement tràfic 2000-2007	Rànking* 2000	Rànking* 2007
Barcelona	32.898.249	96.83%	66.07%	2	2
Girona	4.848.604	93.53%	644.33%	23	10
Reus	1.306.785	46.93%	79.45%	20	23
Catalunya	39.053.638	94.75%	84.31%		
Espanya	210.498.760	86.62%	49.30%	-	-

*Posició en el rànking d'aeroports espanyols gestionats per AENA en termes de tràfic total
Font: AENA

Gràfic 1. Tràfic per àrees geogràfiques a l'aeroport de Barcelona (2007)



Font: AENA

2.2. Tipologia de destinacions i companyies aèries a l'any 2007

La taula 2 i el gràfic 2 mostren la distribució del tràfic actual a l'aeroport de Barcelona per companyies aèries. En primer lloc, és important destacar el gran pes d'Iberia i companyies associades (Clickair, Air Nostrum) a l'aeroport de Barcelona, les quals concentren un terç del tràfic total. D'altra banda, els moviments corporatius que s'estan succeint entorn a Iberia (Caja Madrid com a principal accionista d'aquesta, previsible fusió entre Clickair i l'altre gran companyia de baix cost a Barcelona, Vueling, especulacions sobre el futur comprador de la segona companyia aèria espanyola, Spanair) representen un risc de futur per a l'aeroport de Barcelona. Tots aquests moviments corporatius fan pensar que és difícil que Iberia canviï la seva estratègia de concentrar operacions de valor afegit a Madrid, i de baix cost a Barcelona. No cal oblidar que les destinacions intercontinentals a l'aeroport de Barcelona són exclusivament ofertes per companyies aèries americanes (Delta, Continental, American Airlines, US Airways, Air Transat, Aerolíneas Argentinas, Avianca). En un mateix sentit, quasi una quarta part del tràfic total a l'aeroport de Barcelona és canalitzat per companyies de baix cost, una proporció excessivament elevada per un aeroport que serveix a una de les àrees urbanes més poblades d'Europa amb pretensions d'esdevenir un dels principals centres de negocis d'aquest continent.

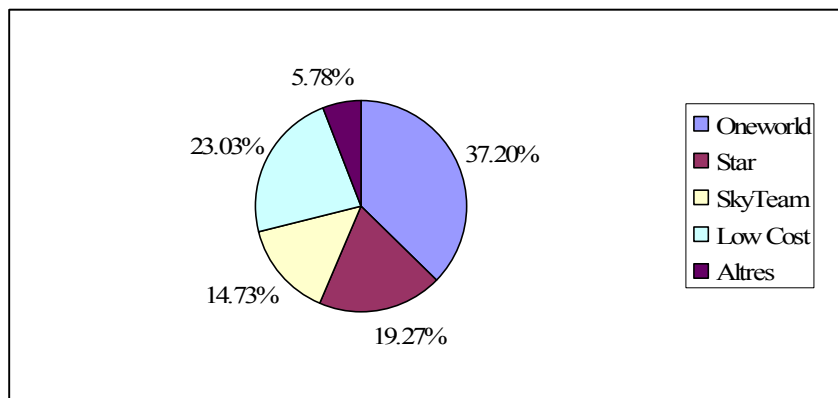
Taula 2. Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Barcelona (quota > 1%)

Companyia aèria	Tràfic companyia aèria	Quota sobre tràfic total
Iberia	6.431.011	19.71%
Spanair	4.242.728	13.00%
Clickair	3.279.353	10.05%
Vueling	3.082.307	9.45%
Air Europa	2.360.183	7.23%
Easyjet	1.590.886	4.88%
Lufthansa	1.116.608	3.42%
Air Nostrum	1.111.069	3.38%
Air France	845.842	2.59%
British Airways	658.698	2.02%
KLM	583.203	1.79%
Alitalia	565.145	1.73%

Swiss	490.825	1.50%
Air Berlin	464.263	1.42%
Resta	5.964.654	18.02%

Font: AENA

Gràfic 2. Quota de mercat per tipus de companyies aèries a l'aeroport de Barcelona



Nota: A la categoria low cost, s'inclouen companyies de vols xàrter. A la categoria d'altres, s'inclouen companyies de xarxa no integrades en cap aliança, companyies regionals i companyies d'aviació privada.

Font: AENA

El gran creixement del tràfic que ha experimentat l'aeroport de Barcelona els últims anys ha estat clarament liderat per les companyies de baix cost. I difícilment, aquestes companyies aèries podran mantenir els ritmes de creixement actual per als propers anys.

D'altra banda, la taula 3 reflecteix una altra problemàtica de futur per a l'aeroport de Barcelona. A l'any 2007, Madrid és de llarg la principal destinació representant el 14,5% del tràfic total. I la competència que el tren d'alta velocitat exercirà en els propers anys fan preveure una important reducció del tràfic en aquesta ruta. La resta de grans destinacions de l'aeroport de Barcelona són les principals ciutats europees i les grans destinacions turístiques espanyoles. Així doncs, sembla que l'aeroport de Barcelona ha donat resposta al tràfic de tipus turístic que demana la població local i ha servit per alimentar el tràfic de connexió dels grans aeroports hub europeus. Sens dubte, un pas endavant seria que les principals destinacions de l'aeroport de Barcelona permetessin alimentar el tràfic de llarga distància que avui per avui és de molt modesta quantia.

Taula 3. Destinacions amb més de mig milió de passatgers a l'any a l'aeroport de Barcelona

Destinació	Tràfic
Madrid	4.761.780
Palma de Mallorca	1.780.410
Amsterdam	1.261.092
Sevilla	1.175.257
Paris-CDG	1.096.292
Eivissa	846.962
Màlaga	841.114
Londres-LHR	809.908
Roma-FCO	771.340
Menorca	710.813
Bilbao	675.369
Milà-MXP	672.346

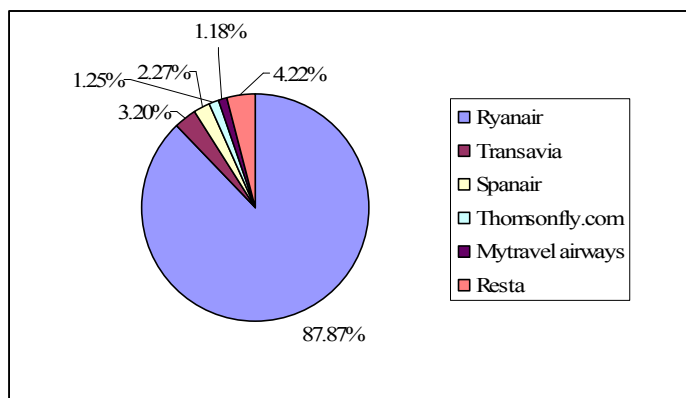
Frankfurt	663.484
Lisboa	654.505
Paris-ORY	591.430
Munich	590.051
Brussel·les	571.331
Londres-LGW	539.957

Nota: Les destinacions de la taula representen el 28% del tràfic total

Font: AENA

El gràfic 3 mostra una de les principals debilitats de futur de l'aeroport de Girona; l'excessiva dependència de les decisions que pugui prendre una companyia aèria amb una estratègia de mercat tan agressiva com és Ryanair. Aquesta companyia concentra quasi el noranta per cent del tràfic total a l'aeroport de Girona. La taula 4 mostra que les principals destinacions de l'aeroport de Girona són aeroports secundaris de grans ciutats o aeroports de ciutats de dimensió mitjana. Per tant, moltes de les principals ciutats servides amb vol directe des de l'aeroport de Girona no generen un elevat volum de demanda com a destinació sinó com a origen. És a dir, una part important del tràfic d'aquest aeroport es relaciona amb la demanda de ciutadans europeus que volen a Girona per gaudir dels atractius turístics de la zona o per arribar per vies alternatives a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Gràfic 3. Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Girona



Font: AENA

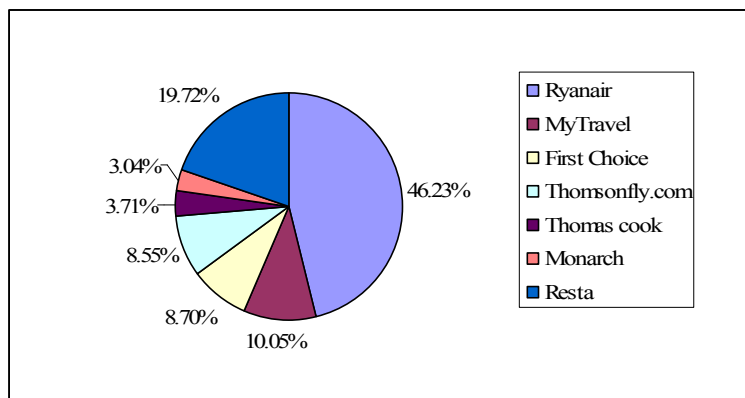
Taula 4. Destinacions amb més de cent mil passatgers a l'any a l'aeroport de Girona

Londres-STD, Paris-BVA, Roma-CIA, Bergamo Orio al Serio, Brussel·les-Charleroi, Frankfurt-Hahn, Eindhoven, Nottingham, Dublin, Glasgow-PIK, Madrid, Liverpool, Venècia, Estocolm-NYO, Niederrhein, Florència, Bournemouth, Londres-LTN, Alghero, Karlsruhe

Nota: Les destinacions de la taula representen el 68% del tràfic total

Font: AENA

Gràfic 4. Principals companyies aèries que operen a l'aeroport de Reus



Font: AENA

Taula 5. Destinacions amb més de cinquanta mil passatgers a l'any a l'aeroport de Reus

Dublin, Londres-STD, Londres-LTN, Liverpool, Frankfurt-Hahn, Manchester, Londres-LGW, Glasgow, Birmingham

Nota: Les destinacions de la taula representen el 73% del tràfic total

Font: AENA

Finalment, el gràfic 5 i la taula 4 mostren una important limitació de l'aeroport de Reus. Gran part del tràfic és canalitzat per companyies aèries del Regne Unit i Irlanda, essent les principals destinacions ciutats d'aquests països. El tràfic a ciutats espanyoles o de l'Europa continental és molt modest, de manera que l'abast geogràfic del tràfic que canalitza aquest aeroport és excessivament limitat.

3. Conclusions: Perspectives de futur

Els tres aeroports catalans han experimentat una evolució positiva del tràfic en el segle XXI, consolidant-se el de Barcelona entre els deu aeroports amb més tràfic a Europa i el de Girona entre els deu de més tràfic a Espanya.

Actualment, es troben en fase de execució inversions per l'ampliació de la capacitat disponible als tres aeroports catalans. En el cas de l'aeroport de Barcelona, la nova terminal sud entrarà en funcionament a l'any 2009 i s'espera que aquesta nova instal·lació permetrà gairebé duplicar la capacitat disponible actual fins als 55 milions de passatgers a l'any. D'altra banda, es troba en discussió la conveniència o no de construir una tercera pista (paral·lela). Les restriccions de l'entorn de l'aeroport de El Prat ha motivat la proposta de diferents institucions de la societat civil catalana de construir aquesta tercera pista paral·lela guanyant terreny al mar. Més enllà de quina sigui l'opció tècnica més adequada per aquesta tercera pista, cal dir que el número d'aeronaus que un aeroport pot moure per hora depèn tant de la superfície disponible a les terminals com, i encara de forma més crucial, de la capacitat disponible al camp de vol. Per tant, la construcció de la tercera pista pot ser, a llarg termini, necessària si es volen evitar els problemes de congestió que aquest aeroport ha patit fins molt recentment. Ara bé, les instal·lacions actuals (un cop entri en funcionament la terminal sud) són suficients per atendre els creixements de tràfic previstos a curt i mig termini.

Els aspectes de gestió que han tenir en compte el tipus de connectivitat que l'aeroport d'El Prat ofereix a l'àrea metropolitana de Barcelona seran probablement els que determinaran el desenvolupament futur d'aquest aeroport i el seu impacte sobre el territori de referència. La millora de les connexions intercontinentals, augmentar el tràfic de mercaderies (particularment el tràfic d'alt valor afegit) i potenciar la intermodalitat entre el mode aeri, el tren d'alta velocitat i el transport marítim són clarament els elements de connectivitat que haurien de esdevenir prioritaris en els propers anys, tenint com a perspectiva l'any 2025.

Pel que fa a l'aeroport de Girona, es troben en execució inversions per a l'ampliació de la terminal actual per tal d'augmentar la capacitat disponible fins a 10 milions de passatgers a l'any. A més, està en estudi la possible construcció de una segona pista i una segona terminal que permetin duplicar la capacitat actual d'aquest aeroport. En aquest sentit, la esperada millora de les connexions ferroviàries, tant d'alta velocitat com convencional, pot permetre augmentar de forma exponencial la demanda potencial de l'aeroport de Girona donada l'expansió que suposarà de la seva àrea geogràfica d'influència immediata. Sens dubte, un element clau de l'operativa de Ryanair és operar des de aeroports no congestionats pel que les inversions previstes poden ser imprescindibles per a aquesta companyia aèria expandeixi la seva oferta en aquest aeroport.

Les importants inversions actuals que estan duent-se a terme a l'aeroport de Reus per tal de construir una nova terminal i ampliar la zona d'estacionament d'aeronaus tenen com a objectiu poder moure 7 milions de passatgers l'any 2020. La millora de la connectivitat de les diferents ciutats del camp de Tarragona amb l'aeroport esdevé l'eix bàsic d'aquesta ambiciosa estratègia de creixement del tràfic.

En resum, els tres aeroports catalans ha tingut creixements del tràfic importants en els darrers anys i les inversions en curs fan preveure que no hi haurà problemes de congestió a curt termini. En una perspectiva de més llarg termini, la tercera pista paral·lela a l'aeroport de El Prat i noves instal·lacions a l'aeroport de Girona poden ser necessàries per sostenir el creixement del tràfic en aquests aeroports.

A curt termini, els tres aeroports presenten debilitats que posen en risc el seu creixement futur, tenint en compte que és el volum i tipus de tràfic que mou un aeroport el que determina la magnitud del seu impacte econòmic en el territori on es localitza. Com ja hem comentat, l'aeroport de Barcelona mostra una proporció molt modesta de tràfic intercontinental, molt per sota de la majoria dels altres grans aeroports europeus. D'altra banda, també és constata una excessiva dependència d'una companyia aèria, Iberia, que ha decidit concentrar el gruix de la seva activitat en un altre aeroport. A més, la previsible saturació de l'activitat turística i la creixent competència del tren d'alta velocitat són importants amenaces de futur per aquest aeroport. L'aeroport de Girona mostra una elevadíssima dependència d'una companyia aèria amb una estratègia de mercat molt agressiva que, en qualsevol moment, pot decidir "deslocalitzar" la seva activitat a un altre aeroport. Finalment, a l'aeroport de Reus la proporció de tràfic no regular és excessiva i gran part de l'activitat es canalitzada per companyies aèries del Regne Unit i Irlanda que tenen com a destinacions ciutats d'aquestes illes.

En aquest context, està en discussió la reforma del model de gestió dels aeroports cap a la individualització o no. Com dèiem anteriorment, els tres aeroports catalans s'estan beneficiant d'importantes inversions de manera que podem pensar que la capacitat serà suficient per atendre els creixements de tràfic previstos per als propers anys. Així doncs, en matèria de gestió aeroportuària, un aspecte encara més crucial que les decisions sobre inversions per als propers anys seran els acords i negociacions que els gestors aeroportuaris estableixin amb les companyies aèries.⁴

A Espanya, AENA i el Ministeri de Foment juguen un paper decisiu en les negociacions que es puguin establir amb les companyies aèries en relació a l'assignació dels drets de vol-slots en les pistes d'aterratge i enlairament, l'adjudicació dels espais a les terminals, els preus que se els hi cobren, les ajudes que es poden atorgar en termes de publicitat, etc. Malgrat que la normativa Europea limita el marge d'actuació que els gestors d'aeroports tenen en aquest terreny, la discrecionalitat d'aquests és elevada, particularment en períodes com l'actual on s'han dut a terme importants inversions que permeten tenir capacitat excedentària.

Les respostes als reptes de futur que tenen plantejats els tres aeroports catalans en relació a l'evolució futura del tràfic estaran condicionades pel desenllaç de la discussió actual sobre el model de gestió d'aeroports a Espanya. La gestió integrada obliga a AENA a tenir en compte les necessitats del conjunt d'aeroports espanyols que estan sota la seva responsabilitat. Això dificulta que l'aeroport de Barcelona pugui potenciar companyies de xarxa alternatives a Iberia i alternatives a les companyies de baix cost, per a poder impulsar el tràfic de llarga distància i mantenir, en definitiva, els ritmes de creixement de tràfic agregat dels últims anys. Dificulta també que l'aeroport de Girona pugui reduir la dependència que té actualment de Ryanair o que Reus intenti atraure companyies aèries que ofereixin vols regulars a destinacions de l'Europa continental.

La gestió individualitzada, la més comuna a Europa i països anglosaxons de referència, és la fórmula organitzativa que maximitza les oportunitats per a que el gestor de l'aeroport negociï amb les companyies aèries que consideri més adients i amb tots els instruments possibles a la seva disposició.

⁴ Veure Bel i Fageda (2007, 2008b) per més detalls sobre la gestió d'aeroports a Espanya i la distribució regional d'inversions.

Referències

Bel, Germà i Xavier Fageda (2008a), "Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters", *Journal of Economic Geography*, 8(4), pp. 471-495.

Bel, Germà i Xavier Fageda (2008b), "Preventing competition because of "solidarity": Rhetoric and reality of airport investments in Spain", *Applied Economics*, en premsa.

Bel, Germà i Xavier Fageda, *Aeroports i Poder*, Edicions 62.

Fageda, Xavier (2008), "Infrastructure dominance in short-haul air transport markets", *Revista de Economia Aplicada*, en premsa.

Generalitat de Catalunya (2007), *Pla d'aeroports, aeròdroms, i heliports de Catalunya*.