

# Models de gestió aeroportuària

written by Cercle Català de Negocis | 8 de juny de 2022

*El Cercle Català de Negocis ha publicat una sèrie de quatre estudis sobre la gestió aeroportuària de l'Estat espanyol i els escàndols associats, en què s'hi analitza i s'explica, per exemple, la gran estafa de les inversions a l'aeroport de Madrid-Barajas, com el govern espanyol està perjudicant (encara més) l'economia catalana mitjançant el desviament deliberat i artificial de milions de passatgers cap a Madrid o com el govern espanyol està evitant privatitzar els seus aeroports deficitaris per a beneficiar l'IBEX-35, entre altres qüestions. També s'hi mostra com es podria ampliar l'aeroport del Prat preservant els espais naturals protegits i com fer més competitius els aeroports catalans.*

*El primer d'aquests estudis és: ["La demanda insatisfeta de l'aeroport de Barcelona"](#).*

*El segon d'aquests estudis és: "Models de gestió aeroportuària".*

Pels aeroports espanyols hi transiten més de 250 milions de passatgers anuals, i dels quinze aeroports amb major trànsit de passatgers, nou són destinacions estacionals turístiques de sol i platja. Aquests factors diuen molt de l'orientació de l'economia espanyola.

Durant dècades Espanya ha intentat esquivar la privatització del sector limitant-se a permetre la sortida a borsa del gestor públic Aena. La gestió centralitzada dels aeroports espanyols permet orientar-ne l'explotació comercial a les necessitats de l'Estat espanyol i les empreses constructores de grans infraestructures de l'IBEX-35, encara que siguin contraproductius pel territori per saturació de la major part dels destins turístics de sol i platja, especialment a les

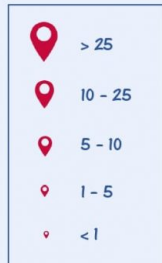
illes.

Espanya promou un turisme de masses i de poc valor afegit amb la finalitat de fer necessàries més inversions públiques en aeroports i altres infraestructures. Aquest és el negoci de les grans corporacions del BOE i sovint aquest model va en detriment de les necessitats i les capacitats del territori.



## Models de gestió aeroportuària

Milions de passatgers:



**El model aeroportuari espanyol es caracteritza per la titularitat estatal dels aeroports i la seva gestió centralitzada en forma de monopoli públic estatal.**

**Espanya és el segon país del món que rep més turistes estrangers, uns 82 milions (2017) amb una forta tendència a l'alça. El 82% hi accedeix per via aèria. El turisme representa l'11% del PIB d'Espanya i una important entrada de divises i capitals.**

Font: AENA. Dades de 2019.

Anualment, pels aeroports espanyols hi transiten més de 250 milions de passatgers (nacionals i internacionals). Set aeroports superen els 10 milions d'usuaris anuals. Dels quinze aeroports amb major trànsit de passatgers, nou són destinacions turístiques de sol i platja, moltes d'elles estacionals. Aquests factors diuen molt de l'orientació de l'economia espanyola.

La gestió centralitzada dels aeroports espanyols permet orientar la seva explotació comercial a les necessitats de l'Estat espanyol i les empreses constructores de grans infraestructures de l'IBEX-35, encara que aquestes siguin contraproductes pel territori. Això ha portat a la saturació de la major part dels destins turístics de sol i platja, especialment a les illes.

Espanya promou un turisme de masses i de poc valor afegit amb la finalitat de fer necessàries més inversions públiques en aeroports i altres infraestructures. Aquest és el negoci de les grans corporacions del BOE. Sovint, aquest model va en detriment de les necessitats i les capacitats del territori.

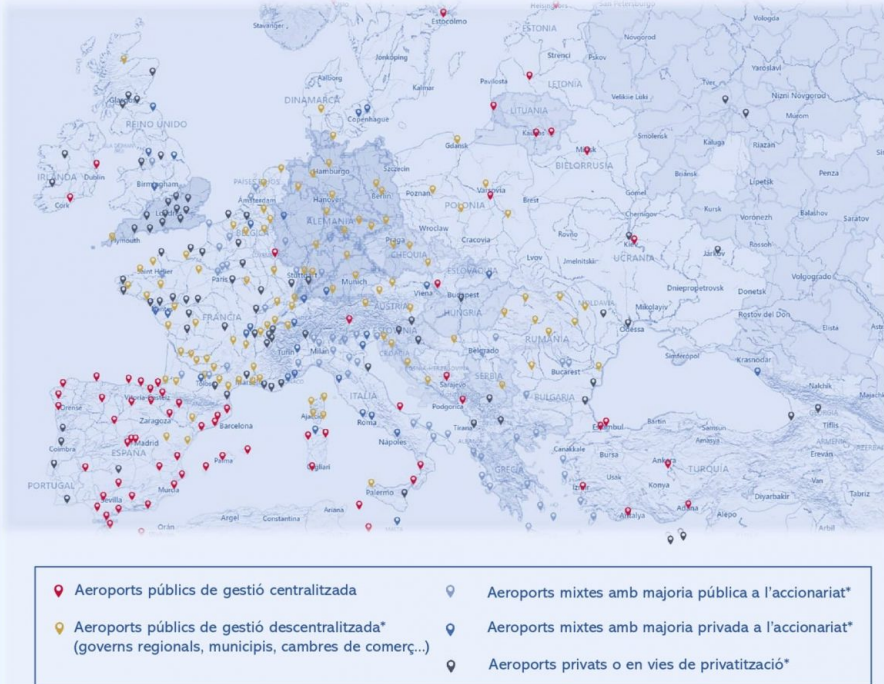
Així, l'objectiu d'Aena per a l'aeroport de Palma és arribar als 35 milions d'usuaris. Els agents locals no poden fomentar el turisme de qualitat si no tenen cap capacitat d'influència en la gestió de les seves infraestructures.





## Models de gestió aeroportuària

### Propietat i model de gestió dels principals aeroports europeus:



Font: The ownership of Europe's airports (2016).

Nota: quan parlem de privatitzacions, pot ser que a vegades, la titularitat de la infraestructura sigui pública i es privatitzi la gestió i l'exploració comercial. Les privatitzacions poden ser per la venda de la infraestructura, la venda d'accions del gestor de la infraestructura o bé, mitjançant una concessió temporal de gestió de l'aeroport a una empresa privada. En el cas d'Espanya el 49% d'AENA cotitza a borsa.

Espanya és un dels pocs països on encara persisteix el model soviètic de model de gestió aeroportuària adoptat i posteriorment heretat del règim franquista. Aquest model es basa en la propietat estatal de les infraestructures. Això ha donat lloc a un mercat en forma de monopoli on les inversions públiques i els plans estratègics de les empreses gestores i les companyies aèries responen a una forta politització dels càrrecs directius i una concepció centralitzada del model aeroportuari.

El govern espanyol sempre s'ha desentès de les demandes dels agents polítics i econòmics catalans i mallorquins en relació amb la possible gestió descentralitzada dels aeroports reclamada amb la finalitat de millorar la lliure competència entre ells i orientar els seus serveis a les necessitats econòmiques i socials de l'economia local.

El model de propietat i gestió descentralitzat del model aeroportuari ha estat majoritari en els països del nostre entorn, on excepte Turquia i les antigues repúbliques soviètiques, s'ha deixat una ampla capacitat de decisió als agents polítics, econòmics i socials locals.

Actualment, el model aeroportuari tendeix a la privatització dels operadors i les infraestructures, encara que cada país adopta un model diferent. En alguns casos (Rússia, Turquia...) la privatització dels aeroports va precedir d'una important inversió pública amb la finalitat de fer més atractiva l'operació de cara als inversors privats.



# Models de gestió aeroportuària

## Estructura de l'accionariat dels aeroports públics descentralitzats



Font: The ownership of Europe's airports (2016). Només es contemplen els casos d'aeroports amb un 100% de titularitat pública.

## Models de descentralització aeroportuària

La descentralització del model aeroportuari és una realitat complexa i molt variada. Pot seguir diferents opcions:

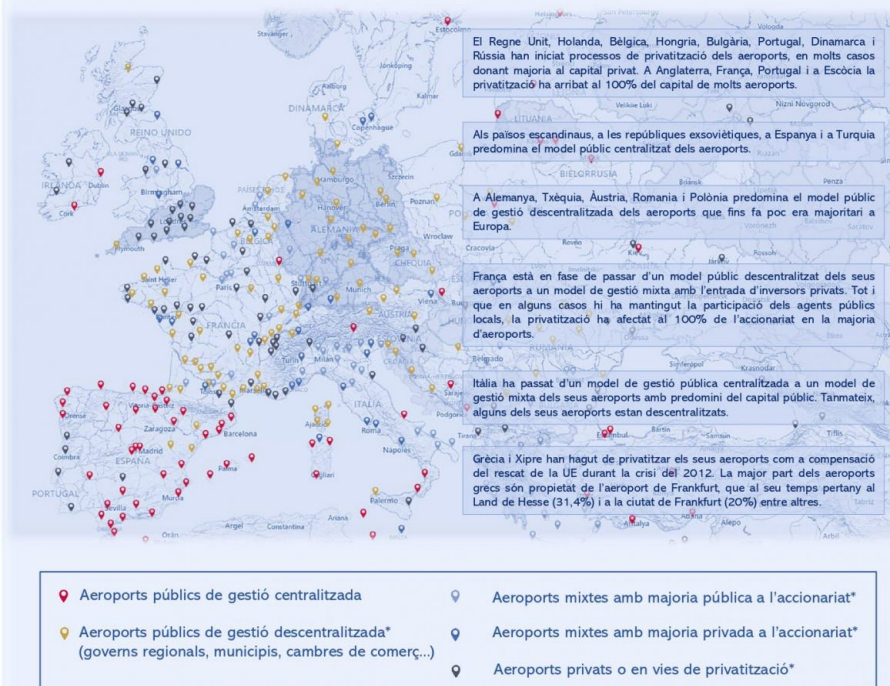
- Gestió descentralitzada amb participació majoritària dels Estats (Marsella, Niça, Canes, San Tropolés...).
- Gestió descentralitzada amb participació minoritària dels Estats (Munich, Berlín...).
- Gestió i explotació exclusiva per part de les autoritats regionals (Ginebra, Bremen, Trieste...).
- Gestió i explotació per part d'un consorci d'entitats locals, provincials i regionals amb diferent pes en l'accionariat (Groningen, Kassel, Stuttgart, Biarritz, Palerm...).
- Gestió i explotació exclusiva per part de les cambres de comerç locals (Brest, Caen, Aiacciu, Avinyó...).
- Gestió descentralitzada amb participació d'associacions de comerciants, cambres de turisme i ajuntaments de les viles on es situen les infraestructures aeroportuàries (Bordeus, Cracòvia...).





## Models de gestió aeroportuària

### Propietat i model de gestió dels aeroports europeus:



Font: The ownership of Europe's airports (2016).

Nota: quan parlem de privatitzacions, pot ser que a vegades, la titularitat de la infraestructura sigui pública i es privatitzi la gestió i l'exploració comercial. Les privatitzacions poden ser per la venda de la infraestructura, la venda d'accions del gestor de la infraestructura o bé, mitjançant una concessió temporal de la gestió de l'aeroport a una empresa privada. En el cas d'Espanya el 49% d'AENA cotitza a borsa.

A Catalunya sovint s'ha donat per sobreentès que la demanda de descentralització dels aeroports catalans ha de correspondre a la Generalitat de Catalunya de forma exclusiva, però no té per què ser així necessàriament.

L'àrea metropolitana de Barcelona, a més del consell comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments de Barcelona i del Prat, també tindrien legitimitat per reclamar una part de la titularitat de l'aeroport de Barcelona.

Fins i tot, algunes entitats públiques com la Cambra de Comerç i consorcis com la Fira o Turisme de Barcelona així com associacions hoteleres de la Cosa Brava i la Costa Daurada i la resta d'entitats locals, també podrien reclamar una part de l'accionariat dels aeroports catalans.

En qualsevol cas, la reivindicació de la descentralització no correspon únicament a la Generalitat de Catalunya, sinó a les forces polítiques que governin totes les administracions públiques, entitats i consorcis públics interessats. Al cap i a la fi els aeroports són una estructura estratègica pel país i no han de dependre necessàriament ni d'un sol govern ni d'un sol partit polític. Per tant, la pressió política per descentralitzar els aeroports catalans hauria d'involucrar a totes les administracions implicades i a tots els agents polítics i socials.

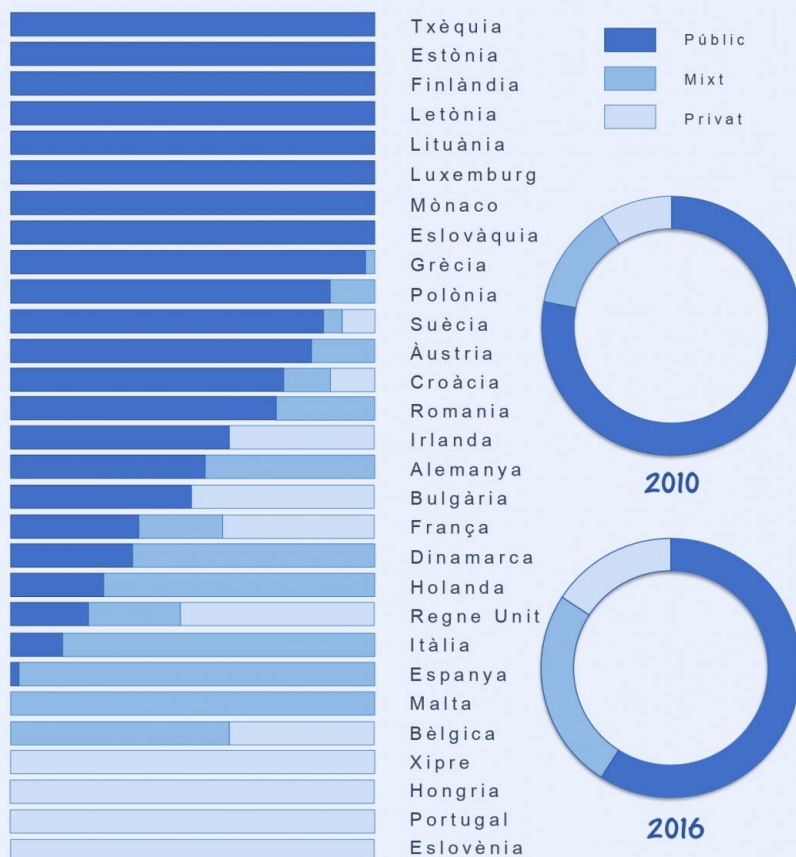
Malauradament abans que una descentralització real en compliment de les demandes del territori veurem com el govern espanyol privatitza els principals aeroports d'Aena, entre ells els aeroports de Barcelona i Palma de Mallorca, molt possiblement com a compensació pel rescat de l'economia espanyola, tal i com va passar amb els aeroports de Xipre i Grècia.



## Models de gestió aeroportuària

### Propietat dels aeroports europeus:

La privatització dels aeroports és un fenomen global que no ha fet més que començar tot i que s'ha frenat per la crisi de la Covid.19. A Espanya la privatització s'ha limitat a la sortida a borsa del 47% d'Aena, però manté el control estatal.

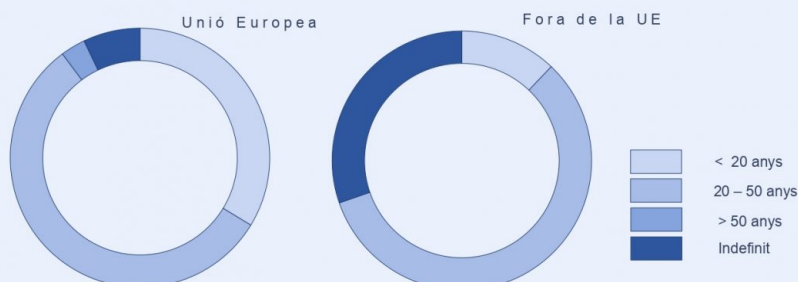


Font: The ownership of Europe's airports (2016). Airports Council International

### Propietat dels aeroports europeus:

	Total	Públics	Mixtes	Privats
Total d'Europa	500	295	126	79
Unió Europea	355	189	106	60
Fora de la UE	145	106	20	19

### Duració de les concessions:







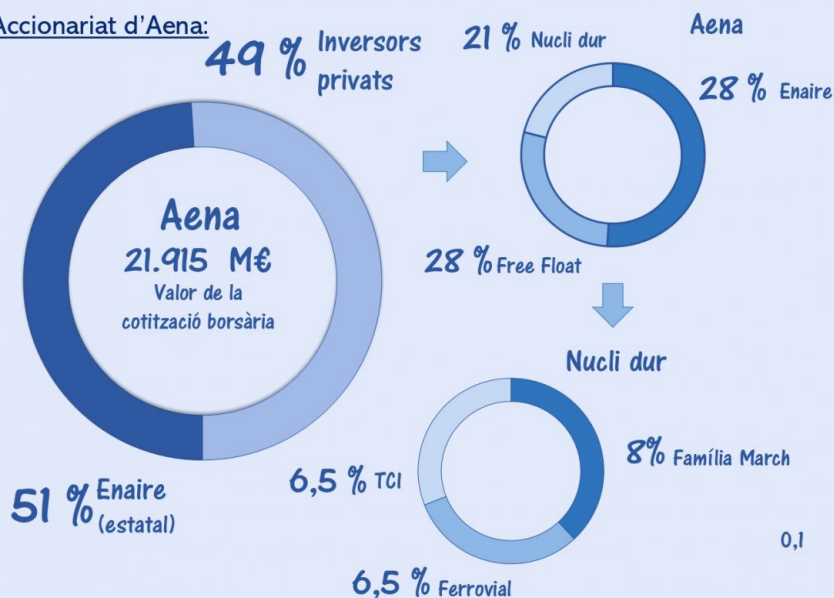
## Models de gestió aeroportuària

### Dades econòmiques dels aeroports d'Aena:

	Ingressos (milions d'euros)	EBITDA (milions d'euros)	resultat (abans d'impostos) (milions d'euros)	(%) (sobre el resultat total)
Barcelona	721,59	509,59	339,28	38,4
Palma de M.	277,35	181,32	158,76	18,5
Tenerife Sud	125,12	83,93	73,41	8,6
Gran Canària	129,92	80,46	70,33	8,2
Alacant-Elx	142,70	96,41	50,53	5,9
Lanzarote	64,92	42,94	35,98	4,2
Eivissa	65,47	44,10	32,15	3,7
Madrid	933,86	566,66	27,54	3,2
Fuerteventura	59,56	39,38	20,66	2,4
Màlaga	199,74	114,29	18,0	2,1
Sevilla	47,95	24,60	16,49	1,9
Bilbao	50,58	29,63	14,35	1,7
València	61,05	33,95	9,22	1,1
Girona	24,35	10,28	0,82	0,1

Només 14 aeroports espanyols tenen beneficis. Els aeroports de Barcelona i Palma de Mallorca generen el 56,9% dels beneficis de tots els aeroports de l'Estat. Tot i que Madrid-Barajas és l'aeroport amb més ingressos (933,86 M€) només aporta un 3,2% al compte de resultats d'Aena a causa de les inversions públiques que s'hi ha fet.

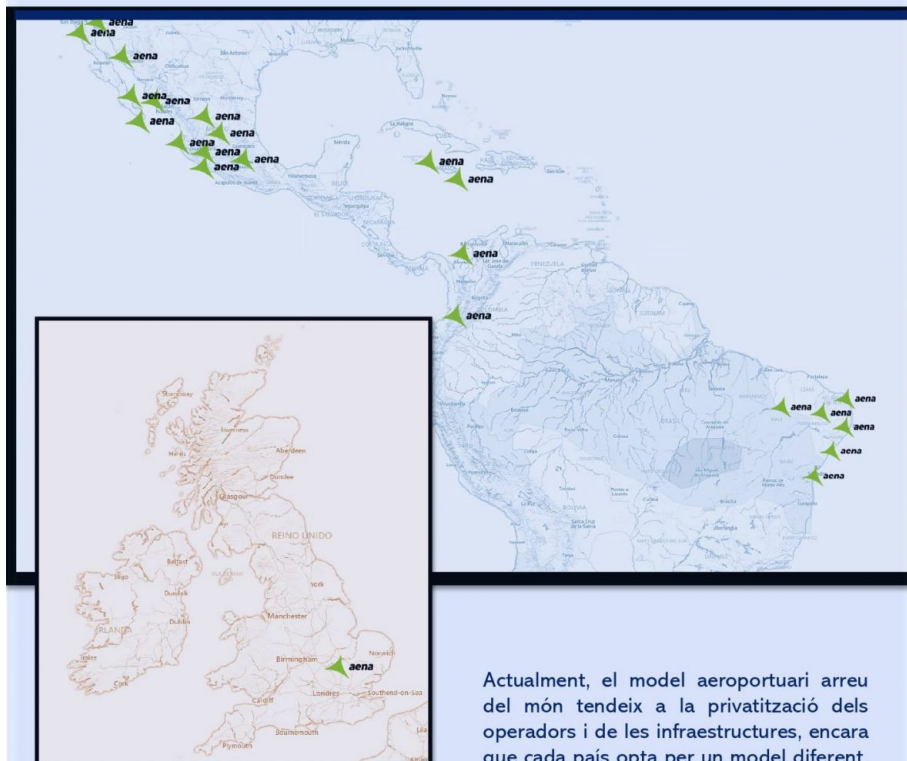
### Accionariat d'Aena:







## Aena internacional

Aeroports d'Aena a l'estranger

Actualment, el model aeroportuari arreu del món tendeix a la privatització dels operadors i de les infraestructures, encara que cada país opta per un model diferent.

Durant dècades Espanya ha intentat esquivar la privatització del sector, limitant-se a permetre la sortida a borsa del gestor públic Aena. Aquesta operació queda molt lluny de la privatització engegada per altres països. I en qualsevol cas, a Espanya la transició a un model aeroportuari privatitzat s'ha iniciat sense fer front prèviament a les demandes de descentralització provinents dels agents econòmics catalans i mallorquins, que s'han mostrat els més favorables a la descentralització del model de gestió aeroportuària.

La històrica sortida a borsa d'Aena (2015) va permetre recaptar uns 4.400 M€. Tanmateix, va estar precedida per importants inversions de l'Estat contingudes en el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport del Ministeri de Foment (2006-2020) per un valor superior als 16.000 M€. Curiosament, a Espanya, qualsevol procés de privatització és precedit per una ingent inversió pública en el sector a privatitzar. I en aquest context hem d'entendre les propostes d'inversió de més de 3.300 M€ a l'aeroport de Madrid-Barajas i altres aeroports d'Aena.

Si el model aeroportuari espanyol hagués estat descentralitzat, a hores d'ara, els gestors dels aeroports de Barcelona i Palma de Mallorca estarien prou capitalitzats per a abordar per si mateixos les inversions que requereixen els nostres aeroports. I com els gestors dels aeroports de Frankfurt i Amsterdam (amb accionariat d'agents locals) podrien estar planificant la seva pròpia internacionalització amb l'adquisició d'aeroports a l'estranger.

En un futur no gaire llunyà, el més probable és que Espanya passi a un model de gestió centralitzada basat en un monopoli públic a un model igualment centralitzat basat en un monopoli privat que afavorirà empreses de l'IBEX35, tal com ha passat en altres sectors públics com el sector dels hidrocarburs. Cal que els agents polítics, econòmics i socials catalans comencin a tenir present que la futura privatització dels seus aeroports espanyols no comportarà cap descentralització ni cap consideració en favor del territori a menys que ens organitzem i fem pressió en aquest sentit.