

PÍLDORAS DE INVESTIGACIÓN

LOS AEROPUERTOS “FANTASMA” EN ESPAÑA



INSTITUTO
JUAN DE MARIANA

PÍLDORAS DE INVESTIGACIÓN

LOS AEROPUERTOS “FANTASMA” EN ESPAÑA

ISSN: 2695-5709
DICIEMBRE 2020, MADRID



IRUNE ARIÑO LANGARITA
POLÍTÓLOGA POR LA UNIVERSIDAD POMPEU FABRA
SUBDIRECTORA DEL IJM



INSTITUTO
JUAN DE MARIANA

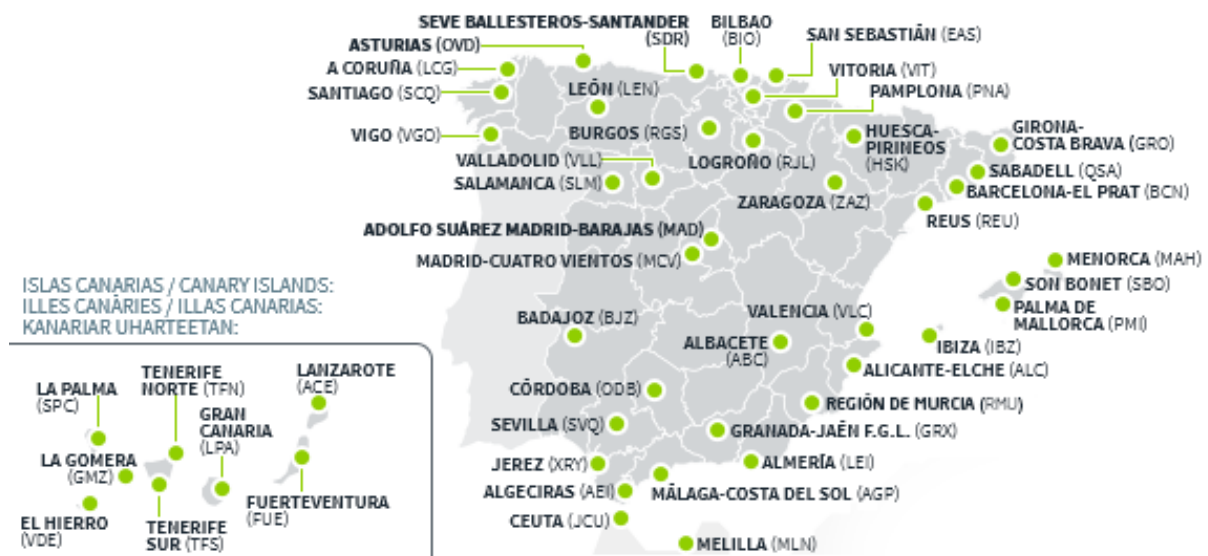
INTRODUCCIÓN

La construcción de aeropuertos es otra de las piezas esenciales de la política de infraestructuras de los Gobiernos españoles que se han sucedido hasta el momento. Así se refería un grupo de geógrafos de la Universidad de Valencia en un libro publicado en 2019¹.

La entidad AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) se creó en 1991 adscrito al Ministerio de Obras Públicas y

Urbanismo². Y desde 2011 se encarga de gestionar los aeropuertos de interés general en España³, que están regidos por el artículo 149.20 de la Constitución española y suponen un total de 46 aeropuertos y 2 helipuertos. También existen aeropuertos de interés autonómico y aeropuertos privados (ver mapa 1), aunque los últimos no van a cargo de los Presupuestos Generales del Estado (ver mapa 2).

Mapa 1. Aeropuertos gestionados por AENA



Fuente: AENA

1. Romero González, J. (2019). *Geografía del despilfarro en España*. Valencia: Publicacions Universitat de València.
2. Está participada en un 51% por el ente público ENAIRE.
3. Ver artículo 1 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles. En: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/pdf/5D3E9AD2-9E6C-4A68-A0B5-C3B1043203ED/135775/RD2558_1981_Consolidado.pdf

Mapa 2. Aeropuertos españoles



Fuente: Europeair

LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES EN CIFRAS

De los aeropuertos gestionados por AENA, solo 25 tuvieron más de 1 millón de pasajeros durante el pasado año. Los 7 primeros aeropuertos (turísticos) por número de usuarios y vuelos representan únicamente un 14'5% de la red de AENA y concentran más de 203 millones de pasajeros, lo cual supone casi el 74% del tráfico aéreo total español. El ránking es liderado por el ae-

ropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que ha visto un crecimiento de un 32% en los últimos 5 años (ver tabla 1). A este le sigue muy de cerca Barcelona-El Prat y el de Palma de Mallorca, que registró la mitad de pasajeros que el primero en 2019. De los 22 que tuvieron menos de 1 millón, 15 registraron menos de 100.000.

Tabla 1. Top 7 aeropuertos españoles (con vuelos comerciales) más transitados (2015-2019)

	2015	2016	2017	2018	2019
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	46.824.838	50.418.909	53.400.844	57.891.340	61.734.037
Barcelona-El Prat	39.711.237	44.154.722	47.284.346	50.172.457	52.686.314
Palma de Mallorca	23.745.023	26.254.110	27.970.656	29.081.787	29.721.123
Málaga-Costa del sol	14.404.206	16.673.151	18.626.581	19.021.704	19.856.299
Alicante-Elche	10.575.288	12.344.945	13.713.063	13.981.320	15.047.840
Gran Canaria	10.627.218	12.093.646	13.092.475	13.573.242	13.261.405
Tenerife-Sur	9.117.514	10.472.713	11.248.882	11.042.481	11.168.506

Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística anual de pasajeros de AENA

Tabla 2. Top 7 aeropuertos españoles (con vuelos comerciales) menos transitados (2015-2019)⁴

	2015	2016	2017	2018	2019
Albacete	1.353	1.277	1.380	1.295	1.624
Huesca-Pirineos	242	95	257	1.473	622
Córdoba	7.357	7.636	8.064	8.255	10.642
Burgos	9.080	4.682	5.953	10.341	17.688
Salamanca	23.052	15.525	15.030	14.649	17.768
Logroño	14.981	17.367	20.008	21.381	19.444
León	38.707	36.503	44.254	55.946	65.982

Fuente: Elaboración propia a partir de la estadística anual de pasajeros de AENA

De entre los aeropuertos que llevan registrando menos pasajeros durante los últimos 5 años, el de Huesca-Pirineos es el que se encuentra en una peor situación. Este funcionaba desde los años 30 como aeroclub, pero su primer vuelo comercial tuvo lugar el 14 de abril de 2007 y fue operado por Pyrenair, una compañía aragonesa creada con motivo de la apertura del aeropuerto y que cesó su actividad en 2011. La transformación del aeroclub a aeropuerto comercial fue posible gracias a una inversión que le costó a AENA más de 40 millones de euros. Esa inversión se justificaba con unas previsiones que auguraban unos 160.000 pasajeros al año, sobre todo por el reclamo que se suponía que iba a tener la cercanía

con las pistas de esquí del Pirineo aragonés. 11 años después de la monstruosa inversión, el aeropuerto cierra 2019 con un total de 622 pasajeros, un 50% menos que el año anterior. El aeropuerto registró su máxima cifra en 2009 con 6.228 pasajeros, menos de un 4% de lo previsto. Estas cifras constatan que las previsiones eran más que disparatadas, un problema imputable también a muchos otros aeropuertos. Sin embargo, la actividad aeroportuaria principal no se ciñe a los vuelos comerciales, sino a los de la Organización Nacional de Trasplantes, operaciones de la Guardia Civil, formación y operaciones de aviación en general. La escuela de vuelo Airwais Aviation concentra el grueso de su actividad formativa.

4. Aunque los aeropuertos de Son Bonet en Mallorca, Madrid-Cuatro Vientos o Sabadell también se encuentran entre los menos transitados, su situación es distinta. Estos se centran en actividades orientadas a la formación, la aviación privada y deportiva, al mantenimiento de aeronaves y servicios del Estado o al movimiento de helicópteros. Es por ese motivo que no los he incluido en la tabla.

El aeropuerto de Albacete es otro desastre. Siendo el único aeropuerto de interés general de Castilla-La Mancha, en 2019 fue el último aeropuerto español en número de pasajeros, al registrar un total de 1.624. Dicho aeropuerto aprovechó la pista de la base aérea de los Llanos, un aeródromo que inició su actividad (civil y militar) en 1929. Tras el ascenso a primera división del Albacete Balompié en 1991 se abrió el aeropuerto a algunos vuelos chárter (Ortega Figueiral, 2013). Pero no fue hasta 2005, y gracias a una inversión de 13 millones de euros, cuando se abrió al público general. El aeropuerto llegó a su máximo de usuarios en 2007 con 19.881, cifra que fue cayendo estrepitosamente hasta alcanzar el número más bajo de pasajeros en 2011 con 1.211. Se trata de una instalación de 2.200 metros cuadrados en la que desde 2014 ninguna línea opera vuelos regulares, sino únicamente vuelos chárteres vacacionales.

Un estudio⁵ realizado en 2014 por el Tribunal de Cuentas Europeo sobre la sostenibilidad y justificación del mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias financiadas por la Unión Europea⁶, señalaba el aeropuerto de Córdoba como el más claro ejemplo de derroche de fondos públicos en infraestructuras. Con una media de 20.000 pasajeros anuales desde 2004, en 2008 se aprobó una ampliación que costó 85 millones de euros (de los cuales 13 provenían de fondos de la UE). Parte de ellos fueron a cubrir la expropiación de 185 fincas (Leña, 2008). Gracias a esa ampliación se preveía un total de 179.000 pasajeros al año, sin tener en cuenta su proximidad a los aeropuertos de Sevilla y Málaga (11º y 4º por número de pasajeros, respectivamente). Pero hace una década que ninguna aerolínea opera ningún vuelo comercial desde Córdoba.

5. Tribunal de Cuentas Europeo. (2014). *Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad*. No. 24. En: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_21/QJAB14020ESN.pdf

6. Algunos de los aeropuertos españoles financiados con fondos de la Unión Europea fueron los de Madrid-Barajas, Badajoz, Burgos, Córdoba, Fuerteventura, La Palma, Murcia y Vigo.

Aunque pareciera que en algunos casos los aeropuertos “secundarios” permiten desahogar el tráfico de pasajeros de los aeropuertos “principales”, como sucede con Reus y Gerona respecto al aeropuerto de Barcelona-El Prat, no sucede así con la mayoría. En muchos casos, la escasez de pasajeros de algunos aeropuertos se debe precisamente al solapamiento de aeropuertos a escasa distancia. “Los aeropuertos cuentan con una área de atracción o influencia (catchment area), que determina su viabilidad” ([Chuet-Missé, 2018](#)), pero cuando hay poca

distancia entre las terminales, y además los aeropuertos no están especializados en alguna área (vuelos nacionales, internacionales o de transporte de carga, por ejemplo), acaban canibalizándose. Aparte de Córdoba, otros ejemplos son Oviedo, que cuenta con 4 aeropuertos a menos de 300 km (Valladolid, Cantabria-Severiano Ballesteros y León); Galicia, con los aeropuertos de La Coruña, Santiago de Compostela y Vigo a menos de 100 km; y Castellón, que se encuentra a 100 km del de Valencia y a 170 km del de Reus.

LAS OTRAS HISTORIAS: LOS AEROPUERTOS “FANTASMA”

Los casos mencionados anteriormente no son los únicos que ilustran la falta de criterio de las inversiones en la infraestructura aeroportuaria española. Hay otros aeropuertos que acumulan una serie de despropósitos dignos de mención.

El aeropuerto de Ciudad Real es el ejemplo más claro. La inversión, que alcanzó los 1.100 millones de euros, se hizo con la previsión de que por sus instalaciones pasasen 2,5 millones de pasajeros al año y que sirviese, básicamente, como alternativa al aeropuerto de Madrid-Barajas. Aunque en más de un 63% privada, algunos apuntan que fue una de las posibles causas del hundimiento de la Caja Castilla-La Mancha, que aportó 400 millones y ofreció préstamos al resto de inversores. Esta caja fue finalmente intervenida por el Banco de España (El Mundo, 2009). Pero el aeropuerto, cuya actividad se inició el 18 de diciembre de 2008, sólo operó hasta el 13 de abril de 2012, aunque un año antes Vueling ya había anunciado el cese de operaciones y el aeropuerto solo operaba vuelos privados. En los años que duró su actividad, el número de pasajeros no llegó a los 90.000, una

cifra que se encuentra muy por debajo de las expectativas. Finalmente, fue vendido el año pasado por menos de 60 millones de euros (Ciudad Rak, 2018), esto es, menos del 10% de lo que costó.

Otro caso que generó bastante revuelo mediático fue el del aeropuerto de Castellón. En marzo de 2011 el presidente de la Comunidad Valenciana, Francisco Camps, inauguró el aeropuerto de Castellón pese a no tener autorización para la navegación aérea. Este había costado alrededor de 150 millones de euros, coste sufragado en su mayoría por la empresa privada Concesiones Aeroportuarias, que también se iba a encargar de su explotación. Pero en diciembre de 2011 la Generalitat rompió sus acuerdos con dicha empresa, alegando un exceso de gasto. Este aeropuerto se encuentra a muy poca distancia del de Valencia y del de Reus, 6º y 26º en número de pasajeros. Aunque inicialmente gestionado por Edeis, una empresa francesa, la Generalitat y Aerocas han pasado a encargarse de su gestión.

El aeropuerto internacional de la Región de Murcia (también conocido popularmente como Aeropuerto Murcia-Corvera) es otro de los ejemplos más escandalosos. Pese a que su construcción y explotación se sacó a concurso en 2006 y fue adjudicada finalmente a la empresa española Sacyr como socio mayoritario, en 2009 y tras un año de obras estas tuvieron que pararse por falta de financiación. Tras no recibir aval de ningún banco, fue el Gobierno quien terminó por avalar un crédito para terminarlas. En 2012, cuando se encontraba casi todo listo, el aeropuerto no llegó a abrir (Vadillo, 2019). La Región decidió rescindir el contrato por falta de cumplimiento y pasó a ser

su propietaria, con lo que se vio obligada a asumir el crédito avalado. A finales de 2017 se convocó un nuevo concurso, al que solo AENA se presentó. Esta, que gestionaba el aeropuerto civil-militar de San Javier, decidió pasar todos sus vuelos comerciales al nuevo. Cabe destacar que aunque los gestores de AENA confían en su viabilidad, este aeropuerto se encuentra a tan solo 80 km de uno de los aeródromos estrella, el de Alicante-Elche, que cerró el pasado año con casi 14 millones de pasajeros. El 31 agosto de 2019 el aeropuerto terminaba con un total de 141.304 pasajeros (y una cantidad acumulada desde su apertura de 774.293).

LA DUDOSA RENTABILIDAD DE LAS INVERSIONES REALIZADAS

Los problemas de sobreinversión en infraestructura prevalecen en todos los países de la UE y se estima que cualquier aeropuerto con menos de 100.000 pasajeros por año pierde unos 130 euros por pasajero (Ripoll-Zarraga y Mar-Molinero, 2017). En España, AENA argumenta que algunos de los aeropuertos que reciben menos de 100.000 pasajeros al año se dedican principalmente al transporte de carga, como es el caso de los aeropuertos de Zaragoza y Vitoria, que ocupan respectivamente la tercera y cuarta posición en cuanto a transporte de mercancía. Otros cubren una necesidad particular que hace que la rentabilidad económica no sea imprescindible. Este es el caso de los aeropuertos de Hierro y La Gomera, los únicos aeropuertos en las respectivas islas. Y unos pocos más tienen una actividad vinculada a escuelas de formación aérea, operaciones de servicio público, aviación general

o formación. Es el caso de los aeropuertos de Burgos, Salamanca, incluso el de Huesca-Pirineos, o los aeródromos de Son Bonet (Mallorca), Madrid-Cuatro Vientos o Sabadell. Aún así, es discutible que el hecho de que se les haya acabado dando otra utilidad justifique las inversiones que se hicieron en primer lugar, y que en ningún caso fueron dirigidas a acomodarlos a las funciones que ahora desempeñan. Además, como hemos visto anteriormente, los pronósticos tanto a nivel de ingresos como de número de pasajeros que se utilizan para justificar muchos de estos proyectos no se corresponden con la realidad. Eso se suma al hecho de que hay regiones que tienen varios aeropuertos en proximidad cada uno operando a una capacidad reducida, es evidente que la necesidad económica no se encuentra entre las principales prioridades al tomar una decisión de inversión.

Por otro lado, mientras que la visión tradicional dice que los aeropuertos deben atender aproximadamente a 1 millón de pasajeros para alcanzar el punto de equilibrio (Fageda y Voltes-Dorta, 2012), en España ese número es mucho mayor. Muchos aeropuertos tienen pérdidas al atender a menos de 4 millones de pasajeros anuales. Eso ha generado que los aeropuertos grandes terminen por subsidiar la pérdida de los no rentables, que son la gran mayoría. De hecho, todos los aeropuertos pequeños y medianos (excepto el de Gerona) están siendo los beneficiarios netos de los subsidios cruzados de la red (Ripoll-Zarraga y Mar-Molinero, 2017). Pero los gestores de AENA argumentan que los datos económicos no deben ser analizados por separado, pues la empresa gestiona una red de aeropuertos en los que los beneficios de los más rentables compensan las pérdidas de los deficitarios. Y visto así, los aeropuertos españoles no tienen pérdidas. Sin embargo, cabría analizar si el coste por pasajero ha disminuido con la creación de nuevos aeropuertos, gracias a estos y no a pesar de los mismos.

Parece que los factores sociopolíticos son más influyentes en este tipo de infraestructuras públicas que crean empleo subsidiado a cargo del presupuesto estatal, debido a los incentivos cortoplacistas y electoralistas de los tomadores de decisión. Un documento de trabajo del FMI constató que las inversiones en infraestructuras tienden a aumentar entre 1 y 2 años antes de las elecciones generales (Sanjeev et al., 2015). Y dada la frecuencia de estas en las últimas décadas no es de extrañar que España se encuentre entre los países con los niveles más altos de gasto per cápita en aeropuertos. Con las elecciones inminentes los políticos eligen proporcionar beneficios socioeconómicos inmediatos y fácilmente identificables. Y los proyectos públicos a gran escala, tales como la expansión de la red AVE, la renovación del sistema de metro y el aumento de la inversión en los aeropuertos gestionados por AENA, son ejemplos de ello. Por lo que las excusas de AENA parecen más una estrategia tramposa para desviar la atención de lo importante: la irresponsabilidad y el electoralismo que marcan las decisiones en lo que a inversiones en infraestructuras se refiere.

BIBLIOGRAFÍA

AENA. (2019). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. En: http://www.aena.es/csee/ccurl/787/753/Anual2019_prov.pdf (Consultado el 23 de febrero de 2020).

AENA. (2018). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. En: http://www.aena.es/csee/ccurl/727/704/0.Anual_Definitivo_2018.pdf (Consultado el 23 de febrero de 2020).

AENA. (2017). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. En: http://www.aena.es/csee/ccurl/666/408/Definitivo_2017_0.pdf (Consultado el 23 de febrero de 2020).

AENA. (2016). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. En: <http://www.aena.es/csee/ccurl/231/679/Definitivo-2016.pdf> (Consultado el 23 de febrero de 2020).

AENA. (2015). Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles. En: <http://www.aena.es/csee/ccurl/337/687/Definitivos-2015.pdf> (Consultado el 23 de febrero de 2020).

Ciudad Rak. (18 de julio de 2018). Vendido el aeropuerto de Ciudad Real por 53,4 millones. ABC. Disponible en: <https://www.abc.es/>

[espana/castilla-la-mancha/abci-juez-acepta-aeropuerto-ciudad-real-pague-dinero-balears-201807171359_noticia.html](https://www.abc.es/castilla-la-mancha/abci-juez-acepta-aeropuerto-ciudad-real-pague-dinero-balears-201807171359_noticia.html)

El Banco de España interviene Caja Castilla-La Mancha para 'garantizar su futuro'. (29 de marzo de 2003). El Mundo. Disponible en: <https://www.elmundo.es/mundodine-ro/2009/03/29/economia/1238331273.html>

Fageda, X., & Voltés-Dorta, A. (2012). Efficiency and profitability of Spanish airports: a composite nonstandard profit function approach. Universitat de Barcelona. Disponible en: http://www.ub.edu/graap/airport_ef.pdf (Consultado el 10 de mayo de 2020).

Leña, I. (30 de mayo de 2008). AENA inicia la expropiación de 188 fincas para ampliar el aeropuerto. Diario Córdoba. Disponible en: https://www.diariocordoba.com/noticias/cordobalocal/aena-inicia-expropiacion-188-fincas-ampliar-aeropuerto_408484.html

Muñoz, R. (2017). El Gobierno murciano resucita su aeropuerto 'fantasma' internacional. El País. Disponible en: https://elpais.com/economia/2017/04/11/actualidad/1491912317_848407.html (Consultado el 6 de marzo de 2020)

Muñoz, R. (2013). Sacyr denuncia la “toma” del aeropuerto de Murcia por la Guardia Civil. El País. Disponible en: https://elpais.com/economia/2013/09/25/actualidad/1380134441_848427.html (Consultado el 6 de marzo de 2020).

Nacher Ordóñez, A. (2016). Áreas de influencia de los aeropuertos españoles. (Proyecto Fin de Carrera). Escuela Técnica Superior de Ingeniería, Sevilla. Disponible en: <http://bibing.us.es/proyectos/abreproy/60379/fichero/Areas+de+influencia+de+los+aeropuertos+peninsulares.pdf> (Consultado el 26 de marzo de 2020).

Ortega Figueiral, J. (19 de enero de 2019). Murcia-Corvera: el aeropuerto que llegó siete años tarde. La Vanguardia. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/economia/20190118/454196905547/aeropuerto-murcia-corvera-siete-anos-tarde.html>

Ortega Figueiral, J. (6 de julio de 2013). Castilla-La Mancha: Dos aeropuertos con menos de diez años y sin vuelos. eldiario.es. Disponible en: https://www.eldiario.es/economia/Castilla-La-Mancha-aeropuertos-anos-vuelos_0_150485456.html

Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos. Boletín Oficial del Estado. Madrid, 4 de diciembre de 1981. Disponible en: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/pdf/5D3E9AD2-9E6C-4A68-A0B5-C3B1043203ED/135775/RD2558_1981_Consolidado.pdf (Consultado el 4 de marzo

de 2020).

Ripoll-Zarraga, A. E., & Mar-Molinero, C. (2017). “Spanish airports: A visual study of management efficiency”. In Funcas Working Papers, 794.

Romero González, J. (2019). Geografía del despilfarro en España. Valencia: Publicacions Universitat de València.

Sanjeev, G.; Estelle Liu, G. & Mulas-Granados, C. (2015) Now or Later? The Political Economy of Public Investment in Democracies,” IMF Working Paper 15/175 (Washington: International Monetary Fund).

Tribunal de Cuentas Europeo. (2014). “Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad”. No. 24. Disponible en: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_21/QJAB14020ESN.pdf

Vadillo, V. (16 de enero de 2019). Arranca el aeropuerto ‘fantasma’ de Murcia tras 16 años de espera. El País. Disponible en: https://elpais.com/economia/2019/01/13/actualidad/1547408914_037488.html