

## TRANSPORTE AÉREO

# Los aeropuertos fantasma también dan mucho dinero

Aunque muchas terminales de Aena no son rentables por sí solas, su valor permite a la compañía lograr la gestión de otras en el exterior que sí lo son, compensando con las ganancias de unas las pérdidas de otras

POR  
R. L. VARGAS  
MADRID

En una reunión celebrada en octubre con los representantes sindicales, el director del aeropuerto de Madrid-Barajas, José Antonio Álvarez, afirmó que, en vista del hundimiento del transporte aéreo provocado por el coronavirus, el primer aeropuerto español y el resto de la red que gestiona Aena va a tener «una larga temporada de penurias». Si la actividad de la instalación madrileña está más que tocada, con apenas un 30% de los movimientos que registraba hace un año, la de otros aeródromos españoles está directamente hundida. Por el de Salamanca, por ejemplo, apenas pasaron 5,4 pasajeros de media al día en noviembre, mientras que por el de Huesca apenas

lo hicieron 3,8. ¿Efecto del coronavirus? Sí y no. Sí porque si la pandemia ha arrasado hasta casi extinguirlo el tráfico de los grandes aeropuertos como Barajas o El Prat, más devastador ha sido su efecto en los regionales, convertidos en terminales fantasma. Pero estas instalaciones ya venían de una situación muy precaria antes de la crisis sin precedentes que vive el transporte aéreo. Lo que ha hecho el virus es acentuarla y colocarlos en una situación muy delicada de cara al futuro inmediato. ¿Sobran algunos de ellos? ¿Hay que cerrarlos? La mayoría de expertos no lo creen porque, aunque fantasmas, estos aeropuertos también son muy rentables para las cuentas de Aena.

El gestor aeroportuario español opera 49 instalaciones en España. De ellas, casi la mitad es

muy probable que no sean rentables por sí solas desde un punto de vista financiero. Como explica Pere Suau, profesor e investigador de Estudios de Economía y Empresa de la Universitat Obrera de Catalunya (UOC), «los aeropuertos que mueven menos de medio millón de pasajeros son financieramente muy difíciles de rentabilizar». Y en esta situación se encuentran 22 aeropuertos españoles. Desde este punto de vista económico, Suau considera que en España «hay margen para cerrar aeropuertos». Su análisis es que aunque los pequeños cumplen otras misiones como las de alimentar al «hub» de Barajas o servir de base para operaciones de emergencia de tipo, por ejemplo, sanitaria, «esto no quiere decir que no se puedan cerrar por su inviabilidad económica».

Pero donde Suau ve problemas económicos diseminados por media España, otros ven unos réditos económicos de conjunto. Aena siempre ha defendido que la fortaleza de su modelo de negocio es su red. Aunque, más que la red en sí, lo que aporta valor a la compañía es la gestión de esa extensa cartera de aeropuertos

Cientos de aviones de diferentes aerolíneas, aparcados en el aeropuerto de Teruel





que opera. «A Aena, su capacidad de gestión le da mucha potencia internacional. Le otorga muchos puntos en licitaciones internacionales porque tiene una capacidad de gestión que pocos competidores tienen», explica Miguel Nieto, socio de Andersen Tax&Legal y que trabajó en la coordinación para la modernización del gestor aeroportuario. Esa ventaja, añade en la misma línea Rocío Gutiérrez, profesora de Gestión de Aeropuertos de la Universidad Europea, «le ha dado acceso a otros mercados rentables que permiten mantener a esos aeropuertos deficitarios». Es un círculo «win-win»: los aeropuertos pequeños permiten a Aena presentarse y ganar concursos en el exterior gracias a su experiencia y capacidad de gestión de su red española y las nuevas instalaciones en el extranjero engordan las cuentas de la compañía y permiten mantener esos aeródromos nacionales deficitarios a nivel individual, pero que resultan básicos para hacerse con aeródromos rentables y mantener así engrasado su negocio.

Actualmente, Aena Internacional participa en la gestión y

operación de 23 aeropuertos en cinco países diferentes –Reino Unido, Brasil, México, Colombia y Jamaica–, que le convierten en el primer operador mundial de aeropuertos. Y aunque su modelo pudiera funcionar cerrando aeropuertos deficitarios, no es algo tan sencillo de ejecutar.

### Costes

Como explica Fernando Griñán, ingeniero aeronáutico perteneciente al Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE), «para proceder con la operación diaria [de un aeropuerto], se requiere de un determinado personal –altamente cualificado–, de sistemas, suministros, mantenimientos –críticos–, además de costes de amortización, gastos financieros, y, por supuesto, inversiones enfocadas a alinear la infraestructura con la gestión de tráfico que debe absorber». Ahora mismo, la mayoría de estos gastos se siguen soportando sin apenas ingresos, como explica Griñán. Pero cerrar un aeropuerto podría acabar siendo peor remedio que la enfermedad en sí. «Cerrar un aeropuerto es muy caro», advierte Nieto. Ha-

### LA CLAVE

#### Un sector en caída libre por la pandemia

El transporte aéreo vive la crisis más grave de su historia debido al coronavirus y lo peor es que no acaba de ver la luz al final del túnel. En noviembre, coincidiendo con el rebrote de la pandemia, los aeropuertos de la red de Aena sufrieron un desplome interanual del 84% debido a las restricciones a la movilidad impuestas para frenar la segunda ola. En la red de Aena se gestionaron 72.906 movimientos de aeronaves, un 56w% menos que en 2019.

Si la situación de las aerolíneas es crítica, no menos delicada es la de los aeropuertos. Como ha expuesto la Asociación de Aeropuertos Internacional (ACI), hay decenas de aeropuertos diseminados por toda Europa al borde de la quiebra. Y, si la vacuna o un protocolo común de seguridad para viajar no lo impiden, algunos de ellos acabarán traspasando la delgada línea que les separa de la bancarrota.

bría que resolver multitud de contratos, afrontar indemnizaciones, estudiar las amortizaciones... resume.

### Demasiados aeropuertos

Suau y Gutiérrez coinciden en que en España hay demasiados aeropuertos para el tamaño del país. Pero, según la profesora de la Universidad Europea, «cerrarlos no es la solución». Y no sólo porque contribuyan a las cuentas de Aena. «También cumplen la misión social de mantener la conectividad», añade. En las grandes ciudades, la conectividad no es un problema porque constituyen por sí mismas importantes nudos de comunicaciones de todos los medios de transporte. Pero en ciudades de pequeño o mediano tamaño, ya es otra historia. «Cuando trabajé en Adif, un alcalde me dijo que si le cerrábamos la estación de tren, le borrábamos del mapa. Y eso es algo que me quedó grabado», recuerda Nieto. A lo mejor, plantea el socio de Andersen Tax&Legal, hay otros modos de conexión más baratos. Pero ese debate, dice, se tenía que haber hecho antes de diseñar la red de

aeropuertos. Ahora que ya tienes las terminales, lo suyo es aprovecharlos. «Tratar de optimizarlos porque son la mejor forma de garantizar la conectividad de ciertos lugares», añade Gutiérrez.

En cualquier caso, los expertos creen que puede llegar un día en que haya que replantearse la situación. «A lo mejor dentro de diez o quince años, con el desarrollo de la red ferroviaria, puedes plantearte cierres, pero ahora no. La tendencia es buscar soluciones comerciales para generar ingresos», abunda. La clave del futuro, según Pere Suau, estará en la llegada del AVE a la T-4 del aeropuerto de Barajas. Ahora mismo, los vuelos de corto y largo radio funcionan de forma sincronizada. Pero habrá que ver cómo impacta la llegada del AVE, advierte el profesor de la UOC. De momento, para ver hecha realidad esta conexión habrá que esperar. Aunque Adif considera que se trata de una piedra básica para la intermodalidad del transporte en España, el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, considera que, a día de hoy, no es una prioridad para el Gobierno.



EFE