



EL SISTEMA AEROPORTUARIO CATALÁN: LEBL, LEGO, LERS

Memoria del Trabajo Final de
Máster Universitario en Gestión Aeronáutica
realizado por
María Dolores Couso Cambeiro
y dirigido/supervisado por
Ángel Villa Hernando.
Sabadell, 6 de Julio de 2020.

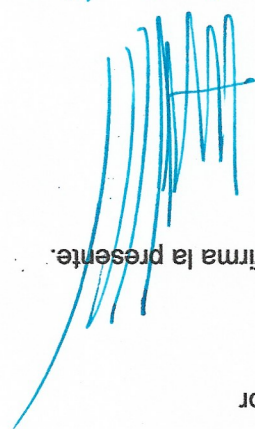
El/La abajo firmante,
Angel V. Ilk Hernandez

Profesora de los estudios de Máster Universitario en Gestión
Aeronáutica de la UAB,

CERTIFICA:

Que el trabajo al que corresponde la presente memoria ha sido realizado
bajo su dirección por

Y para que conste firma la presente:



Firmado:
Angel V. Ilk Hernandez

Sabadell, de de 20
6 Julio 20

RESUMEN

El aeropuerto de Barcelona está próximo al límite de la capacidad teórica para el que fue diseñado. A la hora de afrontar una nueva etapa, se suceden opiniones a favor y en contra de su ampliación. Con las tensiones territoriales de fondo, la posibilidad de formar un sistema aeroportuario es cierta, formado por Barcelona y Girona-Costa Brava.

En este estudio se incorpora el aeropuerto de Reus a este sistema aeroportuario catalán, apoyándonos en la necesidad de que infraestructura aeroportuaria sirva al territorio en el que se encuentra inmersa. Se considera fundamenta tener una visión integrada de los tres aeropuertos de interés general que gestionan tráfico aéreo comercial, tanto nacional como internacional, de los cuatro que Aena tiene en la Comunidad Autónoma de Catalunya.

ABSTRACTE

L'aeroport de Barcelona està gairebé al límit de la capacitat teòrica per a la qual va ser dissenyat. A l'hora d'afrontar una nova etapa, se succeeixen opinions tant a favor com en contra de la seva ampliació. Amb les tensions territorials com a teló de fons, crear un nou sistema aeroportuari, format per Barcelona i Girona-Costa Brava, és possible.

En aquest estudi també s'incorpora l'aeroport de Reus al sistema aeroportuari català i, per fer-ho, ens basem en la necessitat que aquesta infraestructura aeroportuària serveixi al territori en què es troba immersa. Es considera fonamental tenir una visió integrada dels tres aeroports d'interès general que gestionen trànsit aeri comercial, tant nacional com internacional, dels quatre que Aena té a la Comunitat Autònoma de Catalunya.

ABSTRACT

Barcelona airport is close to the limit of the theoretical capacity for which it was designed. When facing a new stage, there are opinions in favor and against its expansion. With deep territorial tensions, the possibility of forming an airport system is certain, made up of Barcelona and Girona-Costa Brava.

In this study, Reus airport is incorporated into the Catalan airport system, supporting us in the need for airport infrastructure to serve the territory in which it is immersed. It is considered essential to have an integrated vision of the three airports of general interest that manage commercial air traffic, both national and international, of the four that Aena has in the Autonomous Community of Catalonia.

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
NOTA SOBRE COVID-19	6
2. EL AEROPUERTO DE BARCELONA. LEBL.....	8
ANTECEDENTES.....	8
SITUACIÓN ACTUAL	10
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.....	11
OPERATIVA.	13
SERVICIOS AÉREOS.....	13
SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO.....	14
SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA.....	15
SERVICIOS A LOS RESIDENTES EN EL HINTERLAND:.....	15
TARIFAS	15
ACCESOS.....	15
TITULARIDAD Y GESTIÓN DEL AEROPUERTO.....	16
SISTEMA DE PROMOCIÓN: EL COMITÉ DE DESARROLLO DE RUTAS AÉREAS DE BARCELONA.	16
HINTERLAND AEROPORTUARIO	19
SITUACIÓN FUTURA	20
INFRAESTRUCTURAS Y ACCESOS.....	20
3. AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA. LEGE.....	22
SITUACIÓN ACTUAL	22
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.....	23
OPERATIVA	24
SERVICIOS AÉREOS.....	24
SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO	25
SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA.....	26
SERVICIOS A LOS RESIDENTES EN EL HINTERLAND.....	26
TARIFAS	26
ACCESOS.....	27
PROMOCIÓN AEROPUERTO DE GIRONA:	27
TITULARIDAD Y GESTIÓN DEL AEROPUERTO.....	28
HINTERLAND AEROPORTUARIO.	28
SITUACIÓN FUTURA	29
4. EL AEROPUERTO DE REUS. LEERS	30
SITUACIÓN ACTUAL	30
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.....	31

OPERATIVA	32
SERVICIOS AÉREOS.....	32
SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO.....	33
SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA	34
SERVICIOS A RESIDENTES EN EL HINTERLAND	34
TARIFAS	34
ACCESOS	35
DISTANCIAS	35
SISTEMA DE PROMOCIÓN	35
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.....	35
HINTERLAND AEROPORTUARIO	36
SITUACIÓN FUTURA	38
INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.....	38
5. LA CARGA AÉREA EN LEBL,LEGE,LEERS	40
6. LA AVIACIÓN EJECUTIVA	45
7. LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN CATALUÑA.	46
8. LA ECONOMÍA CATALANA	49
9. LA PROPUESTA Y SU JUSTIFICACIÓN.	51
10. BREVE REPASO A LAS NUEVAS CORRIENTES SOBRE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN AEROPORTUARIA.....	58
11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS, NOTAS DE PRENSA Y RECURSOS EN RED.....	71

1. INTRODUCCIÓN

Las cuestiones sobre aeropuertos en Cataluña son constantes y frecuentes. En los últimos años, y muy especialmente en el primer trimestre del año, se suceden noticias y artículos de opinión relacionados con el aeropuerto de Barcelona y sus aspiraciones de futuro.

Uno de los hechos que se cuestionan está relacionado con si el aeropuerto está o no al borde de la saturación, y qué se plantea para solucionarlo y para dotar, no sólo a la ciudad de Barcelona, sino a toda la región, del aeropuerto que se merece.

En diferentes artículos de prensa, de medios más o menos especializados en el sector, generalistas o de ámbito local y regional, se leían titulares como los siguientes: *“El Prat, una decisión difícil”*, *“El futuro del aeropuerto de El Prat se debate entre ampliarlo para atraer pasajeros y la propuesta de Colau de reducir vuelos”*, *“Ampliación del aeropuerto de Barcelona: el debate técnico, ¿para cuándo?”*, *“Aena recupera la idea de alargar la tercera pista de “El Prat”*, *“El Prat se opone a una ampliación física del aeropuerto de Barcelona”*¹.

El contexto social y económico en el que se suceden estos titulares está marcado por los acontecimientos de los últimos años, con un fuerte pulso político y social de la comunidad autónoma con el Gobierno Central; por la corriente denominada “vergüenza a volar”, y por otros movimientos relacionados también con el rechazo al turismo de masas y su incidencia en el territorio (“turismofobia”), muy palpable en el centro de la ciudad de Barcelona, y plasmado también en el Plan estratégico del turismo de la provincia de Girona² y Plan Estratégico de Turismo de Cataluña.

La configuración actual del aeropuerto de Barcelona está diseñada para poder atender hasta 55 millones de pasajeros al año y 90 operaciones cada hora. Pero lo cierto es que en 2019 utilizaron el aeropuerto de Barcelona casi cincuenta y tres millones de pasajeros. Algunos expertos defienden que *“el Prat todavía no está en altos niveles de congestión [en comparación con otros aeropuertos europeos de primer orden], y tiene margen de crecimiento en sus horas de menos actividad”*³.

En este artículo de prensa también se hace un recorrido por las cuestiones del momento en relación con la infraestructura, relacionadas con la corriente “asco a volar” o “vergüenza a volar”, a la que muestra simpatía buena parte de la sociedad actual y, en particular, el

¹ Ver referencias bibliográficas..

² Estratègia Turística de Girona i el seu Territori. Pla d'accions per un turisme sostenible i de qualitat 2022. Document d'anàlisi i diagnosi. UTE Estratègia Turística de Girona i el seu territori. UdG JMR ALS. 2018.

³ Pere Suau-Sánchez, experto en industria aeronáutica, citado en artículo de prensa “El futuro del Aeropuerto de El Prat se debate entre ampliarlo para atraer pasajeros y la propuesta de Colau de Reducir vuelos”.

Ayuntamiento de Barcelona, que pone en duda la necesidad de ampliar el aeropuerto y que exige al mismo, y a todo el sector aéreo, realizar esfuerzos para el control y reducción de las emisiones que contaminan la Atmósfera, dentro de las acciones de apoyo a la lucha contra el Cambio Climático.

Se recogen también las discrepancias sobre cómo aumentar la capacidad de las operaciones (ya no de pasajeros) sin dañar los humedales del Delta del Llobregat, dado que requiere el alargamiento de la tercera pista, puesta en servicio en 2004, y que supondría una nueva intervención (o invasión, según muchos otros) de una zona protegida, un “*espacio natural único y un patrimonio cultural insustituible*”, en palabras del alcalde de El Prat De Llobregat, Lluís Mijoler.

En el debate público, el artículo recoge opiniones a favor de la ampliación de la famosa tercera pista (su construcción y puesta en servicio respondía a los planes aprobados de ampliación del aeropuerto), en aras de dotar a la región de las infraestructuras necesarias para la actividad económica de la zona. Y también en línea con lo recogido en el Plan Director aprobado en 1999, y con los trabajos que viene realizando el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona (CDRA), formado por la Generalitat de Cataluña, Ayuntamiento de Barcelona, Cámara de Comercio de Barcelona y AENA, y cuyo objetivo principal es conseguir nuevos enlaces aéreos intercontinentales para el aeropuerto de Barcelona, que debieran tener 6 consecuencias, según se recoge en los objetivos que tiene definidos:

- ☒ El favorecimiento de la movilidad de las personas que viven y trabajan en Cataluña.
- ☒ Facilitar nuevas, más y mejores, oportunidades para las empresas catalanas.
- ☒ Convertir a Barcelona en lugar atractivo para que otras empresas establezcan aquí sus sedes.
- ☒ Hacer Barcelona más atractiva para un turismo de calidad y para los mercados turísticos más lejanos.
- ☒ Facilitar el transporte de mercancías por vía aérea (no olvidar la proximidad del Puerto de Barcelona).
- ☒ Atraer la organización de grandes eventos internacionales.

El artículo de prensa mencionado es sólo uno de tantos en los que, diferentes opiniones, a favor y en contra, quedan recogidas, argumentadas con mejor o peor criterio, lo que por supuesto, enriquece el debate, pero que dejan la sensación de no remar en una misma dirección, y ello puede comprometer el desarrollo futuro del aeropuerto, y, por ende, el de toda la región.

La cuestión fundamental es que el aeropuerto está próximo al límite teórico de operaciones para el que se ha planificado, y se han de tomar decisiones sobre en qué dirección incrementar y planificar a largo plazo su capacidad, por lo que nuestro objetivo es realizar un análisis de la situación actual del aeropuerto de Barcelona y sus aspiraciones a futuro, que se desarrolla en el segundo capítulo, pero incorporando también al análisis los aeropuertos de Girona-Costa Brava y Reus (tercer y cuarto capítulo).

En los capítulos quinto y sexto se hace un recorrido por los resultados respecto a la carga aérea y la aviación ejecutiva, ya que puede ser considerado un nicho de mercado para los aeropuertos de Reus y Girona-Costa Brava, que nos ayuda a soportar la idea de plantear un Sistema Aeroportuario Catalán.

El análisis recoge no solamente las características de los aeropuertos, sino que también hace un repaso a la situación de las infraestructuras del transporte en Cataluña, y la situación económica de la región (capítulos séptimo y octavo), para, a continuación presentar una propuesta con algunas líneas de actuación, cuyo fundamento no puede ser otro que la colaboración y cooperación entre los tres aeropuertos y todos los actores implicados (capítulo noveno).

También se ha querido poner de relevancia la importancia de tener en cuenta el territorio y el proceso de planificación aeroportuaria, con una pequeña referencia a los nuevos paradigmas de gestión y planificación, y haciendo un pequeñito repaso a la transformación que el sector aéreo ha sufrido en los últimos años, y una descripción de los sistemas aeroportuarios, siguiendo las inquietudes al respecto y diferentes estudios relacionados (último capítulo).

NOTA SOBRE COVID-19

El estudio que hemos realizado no recoge la incidencia que la crisis sanitaria tendrá para los eventos futuros relacionados, no sólo con el aeropuerto de Barcelona, sino en todo el sector y en la configuración económica previa.

Y es que es tal el grado de afectación en todos los sectores y ámbitos, que es seguro que traerá consigo cambios, aunque sólo sea en los plazos de ejecución de las actuaciones previstas.

La crisis sanitaria por la COVID-19 llegó casi sin avisar, y nos deja, además de una situación humana dramática, un grado tal de incertidumbre que todavía no nos permite realizar valoraciones con la necesaria claridad para conocer los cambios que traerá.

No es objeto de este trabajo valorar la situación actual del sector, sino poner en valor la importancia de la coordinación de acciones y planificación estratégica para que el coste de la construcción o ampliación de una infraestructura aeroportuaria resulte rentable, no sólo en términos económicos, sino también sociales y ambientales, y se asegure y vigile que revierte en el territorio en el que se asienta.

2. EL AEROPUERTO DE BARCELONA. LEBL

Las instalaciones del aeropuerto, renombrado actualmente como JT Barcelona El Prat, ocupan una superficie de 1.533 hectáreas, ubicadas en el Delta de Llobregat (Comarca del Baix Llobregat), a 10-12 km al suroeste de la ciudad, a 4 metros sobre el nivel del mar, y su superficie se extiende en los términos municipales de El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi.

Es relevante para explicar el lugar que ocupa como elemento dinamizador de la economía de la región, que está también a 3 km del Puerto de Barcelona, el tercero entre los más importantes de España, y el mayor puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros de pasajeros, el cuarto del mundo sólo por detrás de otros puertos del Caribe; y a 7 de la Zona Franca, que constituye uno de los más importantes parques industriales y logísticos y factor esencial en la fortaleza económica de Barcelona.

Según informa Aena en su página web, tras las diversas inversiones y ejecuciones de obras, *“el aeropuerto se ha consolidado como enclave estratégico de referencia del espacio euromediterráneo”*, habiendo experimentado un notable crecimiento del tráfico de pasajeros en los últimos años, alcanzando en 2019 la cifra de 52’7 millones de pasajeros (MPax).

ANTECEDENTES

En 1916 existían dos aeródromos, uno de ellos situado en la zona conocida como el Remolar, en el término municipal de El Prat de Llobregat, que es el origen del hoy aeropuerto de Barcelona.

La que es hoy la pista principal del aeropuerto de Barcelona se construye en 1948, con orientación 07/25, así como la calle de rodaje y un edificio terminal de pasajeros.

Durante los años 60 se realizan ampliaciones de la pista, se añaden salidas y calle de rodaje, se construye una nueva plataforma y una torre de control, además de ser ampliado el terminal. Se construye la pista 02/20, y también se realizan obras de urbanización y se instalan ayudas a la navegación aérea.

Entre 1970 y 1990 no hay grandes actuaciones, a excepción de la construcción del terminal para el puente aéreo con Madrid (ruta que es considerada *la joya de la Corona* durante mucho tiempo para la aerolínea de bandera, iniciado en 1968) y el terminal de carga y plataforma.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Pero a partir del 90 se presenta el reto de adecuar el aeropuerto al flujo de pasajeros que llegarán con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992, que se celebraron en la ciudad.

En 1992 entra en servicio la ampliación del terminal de pasajeros (terminal B), y los nuevos edificios (terminal A y terminal C), incorporando las pasarelas telescópicas de acceso de puerta de embarque a los aviones. En 1992, el aeropuerto supera los 10 millones de pasajeros.

Es importante reseñar que en 1994 se adopta la configuración básica del aeropuerto, basada en los aterrizajes por la pista 25 y los despegues por la 20 (despegues al mar), permitiendo un incremento de la capacidad del campo de vuelo hasta las 50 operaciones a la hora.

En 1995 se inaugura la nueva torre de control (construida más próxima al mar), y el aeropuerto comienza una senda de crecimiento que le consolida como uno entre los quince aeropuertos principales de Europa, y uno de los 50 aeropuertos del mundo.

En 1999 se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona, y que va a suponer una nueva gran transformación para el aeropuerto, considerado elemento dinamizador de toda la región.

En Julio de 2001, entra en funcionamiento un nuevo módulo para la aviación regional.

En 2003, nueva reforma del terminal B, con mejora de la zona de recogida de equipajes, y se amplía también el terminal A

En 2004, puesta en servicio de la tercera pista, con la misma configuración que la original, paralelas entre sí, pero más corta que la primera, más alejada del mar, y que es ampliada y ensanchada, y en los siguientes meses y años se suceden otras intervenciones, también en los terminales A, B, y C.

Y en 2009 entra en funcionamiento la nueva terminal, T1.

Todas estas actuaciones, recogidas, justificadas y sobre las que se ha llegado a acuerdos con otros actores y autoridades implicadas, tal y como se recoge en el Plan Director, convierten al aeropuerto en una infraestructura con la capacidad necesaria para convertirse en el aeropuerto de referencia del arco mediterráneo.

En la edición 2020 de la consultora Skytrax, el aeropuerto de Barcelona ocupa la posición 43 entre los mejores aeropuertos del mundo; el segundo entre los mejores del sur de Europa,

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LERS

detrás de Madrid Barajas que se sitúa en primera posición, y también el segundo mejor aeropuerto en la categoría de aeropuertos de entre 50 y 60 millones de pasajeros.

BCN o LEBL es el segundo aeropuerto más importante de España, el principal de los 4 existentes en Cataluña entre los calificados como “de interés general”, y por tanto, de titularidad estatal y gestionados por Aena.

SITUACIÓN ACTUAL

El pasado año 2019, en datos provisionales aún no auditados, Aena anuncia que el total de pasajeros que utilizaron las instalaciones del aeropuerto JT Barcelona El Prat alcanzó los 52'7 millones de pasajeros, siendo el incremento respecto al año anterior de un 5%.

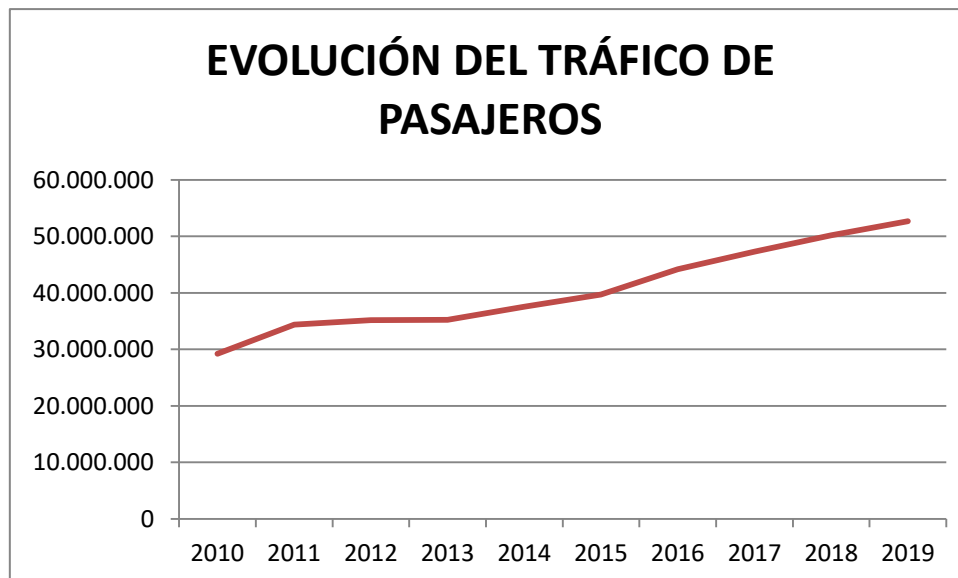


Gráfico de elaboración propia. Datos facilitados por Aena.

El total de operaciones que soportó el aeropuerto a lo largo del año fue de 344.600, que supone un 2'7% respecto al año anterior.

Respecto a la carga, fueron transportadas 177.271 toneladas de carga, con una variación porcentual del 2'5%.

Por semana, el aeropuerto transporta 1 millón de pasajeros y operó 6.626 vuelos.

El perfil del pasajero que utiliza el aeropuerto de Barcelona, según su origen o lugar de residencia, es, en un 41%, de la provincia de Barcelona. Un 20% procede del resto de España, y 40% reside en el extranjero.

El 54% son hombres, de edades, mayoritariamente, entre los 30-49 años (el 43%).

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

El 23% vuela por negocios, el 50% lo hace por vacaciones; y un 27% por otros motivos.

Según la nacionalidad, el 53% son españoles, y el 47% de los pasajeros son extranjeros.

En la variación del incremento del tráfico de pasajeros en los últimos cinco años (2014 a 2019) se observa que, si bien, año a año, crece el número de pasajeros, desde el 2016, la variación interanual tiene una pendiente decreciente.

También se puede reseñar que, a lo largo del año, los meses que más pasajeros utilizan el aeropuerto de Barcelona lo hacen en los meses de Julio y Agosto (5,4Mpax), siendo Enero y febrero los meses que menos tráfico soporta, por lo que la infraestructura es utilizada en la temporada de verano mayoritariamente, acogiendo al 66% del tráfico de pasajeros.

El principal motivo por el que se usa el aeropuerto es por vacaciones, y sólo un 23% de los usuarios emplean el aeropuerto de Barcelona por motivos profesionales o negocios.

El 73% de los vuelos son internacionales (con un incremento del 5% respecto a 2018), y el 27% son vuelos domésticos, con un incremento un poco menor, pero similar. Del 73% de vuelos internacionales, el Reino Unido es el país al que más se vuela, seguido de Italia, Francia y Alemania.

Por destinos, Madrid es el principal (con un 5%), seguido de Palma de Mallorca.

Vueling es la principal aerolínea en el aeropuerto, que opera el 39% de las rutas en el aeropuerto y que transportó algo más de 20 millones de pasajeros el pasado año, la mayoría a destinos internacionales. Es seguida por Ryanair, que opera el 15%. El resto de las aerolíneas no superan un 5%, a excepción de Easy Jet, la tercera, con un 7%.

En total son 89 las aerolíneas, el 70% considerada LCC, que transportan a 37 millones de pasajeros.

El 1% de los vuelos son charter⁴, transportando 532.000 pasajeros.

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.

El aeropuerto dispone de los servicios a pasajeros y campo de vuelo a la medida de cualquier aeropuerto de primer nivel, admitiendo la operación de los grandes aviones comerciales, y está configurado por tres pistas en servicio, dos en paralelo (07L/25R, 07R/25L) y a su vez paralelas a la línea de costa, y una pista cruzada (02/20). Con la

⁴ Vuelos especiales, comerciales y no regulares, contratados generalmente por turoperadores, también por particulares, y adaptados en fechas, horarios y servicio a bordo a las necesidades del cliente.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

construcción de la tercera pista, que entra en servicio en 2004, y, junto con la ampliación de la pista principal (la más alejada del mar de las paralelas a la costa), se consiguió aumentar la capacidad del aeropuerto hasta las 90 operaciones a la hora, límite teórico o capacidad máxima de operaciones que es capaz de soportar.

La pista más próxima al mar tiene una longitud 2.660 m. de largo y 60 de ancho; y la otra con la misma anchura, pero con una longitud de aproximadamente 700 m. más. Y una pista cruzada, la más corta, tiene una anchura de 45 m. y una longitud de 2.528 m.



Ilustración: orientación y situación actual de las pistas respecto a la línea de costa.LEBL.

Las pistas tienen ayudas a la navegación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad de categoría II y III.

El aeropuerto dispone de dos terminales de pasajeros principales: T1, construido en 2004, situado entre pistas y con un alto valor arquitectónico, que puede acoger hasta 33 millones de pasajeros al año; y que, junto con el T2, es capaz de acoger a 55 millones de pasajeros en total, lo que supone otro de los límites a su capacidad.

Además, dispone de un Terminal de Aviación Corporativa, además del Terminal de Carga.

Tiene 358 mostradores de facturación, 160 puertas de embarque, 73 de ellas equipadas con pasarelas telescópicas ("finger"), que suponen el embarque y desembarque directo.

El Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes tiene 39 km de longitud con un tiempo de procesamiento de 6 minutos. Puede gestionar 8.000 maletas por hora.

Además, son 230 posiciones para aeronaves, 82 de ellas admiten el posicionamiento de A321-B737, 40 de aviación general. También admite aviones de gran envergadura (fuselaje ancho), entre ellos, el A380-800.

SEI CAT 10.

OPERATIVA.

El aeropuerto está operativo las 24 horas, y tiene una capacidad de 90 operaciones cada hora y un total de 55 millones de pasajeros.

SERVICIOS AÉREOS

El aeropuerto opera a 212 destinos distintos, en 62 países a lo largo de todo el mundo, en cuatro de los cinco continentes.

Son 89 las aerolíneas que operan a, o desde, el aeropuerto de El Prat, de las que el 70% es considerada aerolínea “*de bajo coste*” (LCC o CBC). Estas aerolíneas operan en total 371 rutas, de las que 54 son trayectos domésticos y 317 son de carácter internacional.

Dentro del mapa de destinos, en España se opera a 29 puntos de la geografía nacional, en 54 rutas.

A Europa se dirigen el 61'5% de los vuelos, en 244 rutas y 137 destinos, siendo los países a los que más se vuela Italia y el Reino Unido.

Son 11 destinos los que se operan a África, en 21 rutas, alcanzando un 2'2% del total.

En Asia y Oriente Medio se opera a 14 destinos, lo que supone un 4'3%, en 20 rutas.

A América hay en total 32 rutas, a 21 destinos, siendo Estados Unidos el país en que más destinos se cuentan, sumando algo más de 2 millones de pasajeros que vuelan a Norte América, y 741.000 a los destinos de Sudamérica.

Durante el pasado 2019 se operaron 29 nuevas rutas desde el aeropuerto JT Barcelona El Prat, y, por primera vez, Volotea, aerolínea con sede en Barcelona, se suma a las que operan a, o desde, este aeropuerto. Otras aerolíneas que se han sumado son SkyUp Airlines, Sundair, Westjet Airlines, AC Insat-Aero, Aeroméxico, Air Canada, Blue Bird Airways, Girjet (también española y con sede en Barcelona).

La lista de aerolíneas que operan en este aeropuerto puede consultarse a través de la web de Aena, y no la reproducimos por su extensión, pero lo que queremos poner de relevancia es la importancia de algunos operadores en este aeropuerto, y el peso de las LCC.

SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO

Para los pasajeros en tránsito, el aeropuerto dispone de un servicio de lanzadera para las conexiones entre la T1 y la T2, disponible las 24 horas del día, de forma gratuita. Los tiempos de conexión estimados entre terminales no superan los 14 minutos.

También hay un servicio de lanzadera con el parking de larga estancia, tanto en la T1 como en la T2, también gratuito.

Hay 20.000 plazas de aparcamiento para vehículos privados.

Servicio de alquiler de vehículos.

El aeropuerto dispone de 4.293 m2 de espacio destinado a salas VIP.

15.963m2 de restaurantes y cafeterías, que suman 50.

Y dispone de todo tipo de tiendas, también Duty Free, 89 en total, en 19.369 m2.

Servicios bancarios y cajeros automáticos.

Asistencia a familias y PRMS, así como atención a otras necesidades especiales de los pasajeros.

Área Wifi, de la red de Aena, gratuito.

Consigna de equipajes.

Servicio Médico.

Acceso rápido (fast track) a control de seguridad y puertas de embarque.

Hay un centro de negocios (Sleep&Fly Business Center), con servicio de restauración, azafatas, traducción simultánea, y módulos de descanso, además de salas de reuniones y despachos.

Servicio de acompañamiento.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Personal Shopper para el asesoramiento para la realización de compras en el aeropuerto y dar soporte en los trámites de Tax Refund.

Áreas de trabajo distribuidas por el aeropuerto.

Áreas de recreo infantil

Capilla católica y Oratorio multiconfesional.

Wellness y SPA.

SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA.

Hay tres compañías de Handling principales el aeropuerto: Swisport Handling, GroundForce, Iberia Airport Services. Vueling también tiene presencia en el Handling de Pasajeros.

SERVICIOS A LOS RESIDENTES EN EL HINTERLAND:

Se ofrecen visitas gratuitas a las instalaciones para darlas conocerlas, fundamentalmente en el ámbito académico.

El aeropuerto también cuenta con varios espacios solidarios, dentro de la política de acción social externa de Aena, facilitando un espacio de impacto público para la divulgación de las actividades de organizaciones sociales.

TARIFAS

ver tabla

ACCESOS

Las distancias y tiempos entre el aeropuerto de Barcelona y las capitales de provincia de Cataluña son las que se muestra en la tabla:

	Barcelona	Tarragona	Girona	Lleida
DISTANCIA	16,8km	87,5km	117km	157km
TIEMPO	24min	58min	1h23min	1h42min

Trayecto en coche⁵

El aeropuerto cuenta con 20.000 plazas de aparcamiento para el que acceda en vehículo privado.

Hay autobuses, incluyendo líneas de largo recorrido, taxis, tren, metro, y coches de alquiler.

⁵Según www.google.com/maps

La línea L9 Sud de metro conecta el aeropuerto con Zona Universitària, con paradas en Fira, Parc Logístic y Mercabarna.

Diversas líneas de autobús conectan el aeropuerto con Barcelona y su área de influencia, desde T1/T2 o Terminal Corporativa.

También hay líneas de autobuses interurbanos, que comunican el aeropuerto con municipios próximos, pero también de otras provincias y comunidades autónomas; y líneas internacionales.

El servicio de Cercanías une el aeropuerto con otros puntos, a través de la Línea R2 Norte

TITULARIDAD Y GESTIÓN DEL AEROPUERTO

El aeropuerto de JT Barcelona El Prat es un aeropuerto del Estado, calificado de interés general, siendo su gestión es competencia también del Estado, a través de Aena.

SISTEMA DE PROMOCIÓN: EL COMITÉ DE DESARROLLO DE RUTAS AÉREAS DE BARCELONA.

El Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona (CDRA⁶) nace en 2005 para promover el desarrollo de rutas intercontinentales desde el aeropuerto de Barcelona.

Está formada por la Generalitat de Cataluña (Departamento de Territorio y Sostenibilidad), el Ayuntamiento de Barcelona (Área de Promoción Económica), la Cámara de Comercio de Barcelona y AENA.

En su memoria de actividades del 2019, se recogen los logros alcanzados para el aeropuerto de Barcelona durante el año pasado, y se subraya la importancia de los mismos y su contribución al desarrollo del aeropuerto y su área de influencia.

En el Pla Estratègic 2018-2019⁷, explica porqué es clave el tráfico intercontinental para el aeropuerto, sustentado en 3 hechos fundamentales

1. Barcelona y su área metropolitana constituyen un polo de atracción por su economía, capacidad de innovación, cultura, dinamismo, y estilo de vida.
2. El aeropuerto debe estar al servicio de las personas que viven o visitan la ciudad, y es una puerta al mundo. Se considera que el aeropuerto contribuye a dinamizar la región y mantiene conectada a la ciudad con otros polos intercontinentales de

⁶ Indistintamente denominado CDRA o BARD, por sus siglas en inglés.

⁷ El último publicado, referido en el capítulo de fuentes consultadas.

importancia.

3. La infraestructura del aeropuerto es una puerta a una nueva etapa de transformación física y multimodal, por lo que es fundamental que el crecimiento sea de forma sostenible, con rutas de calidad y concentradas en destinos y con operadores que aporten el mayor valor añadido al territorio.

Por ello, se persigue asegurar el crecimiento y la calidad de las conexiones, eliminando o reduciendo la estacionalidad y aumentando el número de frecuencias por semana, incluyendo más de un operador en una misma ruta, que estimule la libre y sana competencia, y con ello, la mejora en calidad y precios.

El informe estima que un incremento en el 10% de la conectividad se traduciría en un incremento del 5% en el PIB de la región, y recoge también el importante dato relativo a la generación de puestos de trabajo, cifrados en 125.000.

Respecto a las líneas de actuación, para dar cumplimiento a sus objetivos fundacionales, se recogen y ordenan las siguientes:

1. Con el objetivo de crear enlaces de largo recorrido y destinos estratégicos,
 - ▶ Se buscan rutas viables pero no servidas todavía. Tiene identificada en su memoria del 2019 la lista de 15 destinos poco o no servidos desde Barcelona, liderado por Tokio, con una demanda potencial alta, y cifrando el número de pasajeros que volaron a esa ciudad (indirectamente) desde Barcelona en 237.694, un 25% más que el año anterior, por lo que es considerado el primer objetivo, en el que se viene trabajando desde hace años. Con menor demanda se encuentra Bangkok y Delhi.
 - ▶ Se quiere liderar el “nuevo Long Haul”, o lo que otras fuentes denominan el “long haul low cost”, apoyando y siguiendo la evolución de Norwegian y Level, que son consideradas aerolíneas clave para el desarrollo de estas nuevas rutas.
2. Desarrollar acciones de fidelización para compañías de largo radio.
 - Se perseguirá mantener un contacto con las aerolíneas para lograr mejorar la calidad de las rutas de largo radio. En esta línea de acción, es interesante ver que se busca el desarrollo de la demanda de los viajes de negocios, además de lo indicado anteriormente en relación con la obtención de más frecuencias, evitando la estacionalidad.
3. Para facilitar el establecimiento de nuevos enlaces o frecuencias de largo recorrido,

- ▶ se pretende mantener un contacto permanente con Aviación Civil y con otras administraciones del estado, para tratar acuerdos bilaterales, y la facilitación de la Quinta Libertad del Aire⁸ (que puede resultar clave para la apertura de nuevas rutas).

4. Con el objetivo de mejorar la conectividad de Barcelona, se quieren establecer estrategias que faciliten la conectividad del aeropuerto, entre ellas:

- ▶ Dar soporte a Vueling, principal aerolínea del aeropuerto, con alianzas y convenios interline.
- ▶ Potenciar la alianza estrecha con Vueling y Level de modo que se pueda generar tráfico en conexión (Vueling alimentaría a Level).
- ▶ Seguimiento de acuerdos de cross-selling entre RYR y AEA y otros.
- ▶ Monitorizar el fenómeno de la autoconexión.
- ▶ Fomentar soluciones tecnológicas e innovadoras del sector que faciliten el desarrollo del tráfico intermodal en el entorno aeroportuario.

5. Para promover sinergias con otras grandes infraestructuras del aeropuerto:

- ▶ Nuevo plan de accesibilidad multimodal: llegada del tren a la T1, mejoras a en el metro, estación de rutas ferroviarias de larga distancia.
- ▶ Hacer seguimiento de ejecución de las inversiones
- ▶ Estrechar lazos con los operadores multimodales.
- ▶ Trabajar con el Port de Barcelona para el desarrollo de rutas y demanda de cruceros internacionales.

6. En cuanto al objetivo relativo a la carga aérea,

- ▶ se promueve el desarrollo e implantación de un plan específico para la carga aérea en el aeropuerto. Colaboración con el Barcelona-Cataluña Centre Logistic (Barcelona Air Freight Community). Presencia en ferias internacionales de carga.

7. De cara a facilitar y promocionar el desarrollo de sector industrial y de servicios del transporte aéreo y de viajeros,

- ▶ se quiere potenciar el establecimiento de oficinas centrales o funciones corporativas de las aerolíneas en Barcelona, así como facilitar y estructurar un nuevo eco-sistema

⁸ Es una de las llamadas libertades comerciales de las 9 “Libertades del Aire” o derechos a los que pueden acogerse los estados firmantes, recogidos en el Convenio de Chicago, por el que se constituye la OACI. Supone el derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en un avión procedente o con destino a un tercer estado, no firmante del Convenio de Chicago.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

económico vinculado al transporte aéreo (aerolíneas, empresas turísticas ocio, operadores de transporte, otros).

Para la consecución de estos objetivos, se considera fundamental que el CDRA funcione como “ventana única”, y su colaboración con otros organismos, como l’Agencia Catalana de Turisme, ACCIÓ y Barcelona Turisme.

Respecto a los logros, la Memoria Anual (2019) recoge haber conseguido 2 de los 5 destinos estratégicos señalados el Plan: Santiago de Chile, operado por Level, y México, operado por Emirates y Aeroméxico). También se han logrado nuevas frecuencias a Chicago, Nueva York, Tel Aviv y Dakar.

Es importante prestar atención también a la carga aérea: Barcelona está entre los 25 aeropuertos de carga europeos, a pesar de la caída a nivel global, registrando una tasa de crecimiento interanual del 2’5%, lo que representa el 19% del total de la carga transportada en España.

HINTERLAND AEROPORTUARIO

Barcelona tiene una superficie de 102’2 Km² y una población superior al millón y medio de habitantes.

La provincia de Barcelona tiene una extensión de 7.727 Km², el 24,1% de la superficie de la región, pero concentra la mayor parte de la población y de la actividad económica, donde están constituidas el 75,8% de las empresas catalanas y un 87,9% de las empresas de más de 1.000 trabajadores.

En términos generales, el clima para la marcha de los negocios ha sido favorable durante el 2018 en los principales sectores económicos de la provincia⁹.

La demanda turística ha tenido una evolución positiva, pero con tasas de crecimiento menores que los años anteriores, con una disminución también en el número de pernoctaciones, y un decremento en la estancia media en la provincia.

Respecto al origen del turista, el 74% es internacional, y ha decrecido el número de visitantes nacionales.

La ciudad de Barcelona es destino líder en valores absolutos, pero, sin embargo, el número de visitantes a la costa de Barcelona ha disminuido.

⁹ Según encuesta sobre el clima empresarial, recogido en la Memoria Económica de Cataluña, realizado por las cámaras de comercio oficiales.

Además del aeropuerto, el puerto de Barcelona es uno de los más importantes del Mediterráneo, y está situado en un área logística de primer nivel (Zona Franca).

Hay 12 Universidades, que aportan a la ciudad algo más de 200.000 estudiantes, y hay 161 centros tecnológicos y de desarrollo, así que se debe tener en cuenta que puede ser también un polo, no sólo para atraer, sino también para generar conocimiento. de conocimiento.

SITUACIÓN FUTURA

En 2001, Aena finaliza el proceso para dotar a la red de aeropuertos españoles de interés general de su propio Plan Director para cada aeropuerto, que constituye un instrumento de planificación que recoge las grandes líneas y estrategias de ordenación y desarrollo para cada aeropuerto, de modo que pueda afrontar el crecimiento de la demanda esperada para los 3 siguientes lustros. El Ministerio de Fomento en aquellos años, finales de los 90 del siglo pasado acomete una actuación sin igual hasta la fecha de planificar con visión de futuro toda la red de los aeropuertos del Estado gestionados todos por Aena.

El primer plan director del aeropuerto de Barcelona fue aprobado en noviembre del 99, y consideró unas inversiones y ampliación de infraestructuras para multiplicar su capacidad.

Las intervenciones realizadas trajeron como consecuencia el posicionamiento de Barcelona en el lugar en el que se encuentra hoy, y aproximó las fechas en las que la capacidad diseñada del aeropuerto se acerca a su límite.

Por ello y para adelantar y planear adecuadamente el escenario futuro y poder responder al alza en la demanda, evitando con ello los problemas de congestión, en febrero del 2018 se presentó el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, fase 2017-2026.

En esta nueva etapa, se proyectan cuatro ejes de actuación:

- ✓ Adaptar las infraestructuras a la demanda de tráfico, mejorando su capacidad y no limitando el desarrollo del aeropuerto.
- ✓ Mejorar la conectividad con otros aeropuertos.
- ✓ Fomentar la intermodalidad.
- ✓ Consolidar en un único sistema los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Girona-Costa Brava.

INFRAESTRUCTURAS Y ACCESOS

La novedad respecto al plan Director del 99, es considerar al aeropuerto de Girona como

complementario al de Barcelona, cuyo pilar será la intermodalidad.

Para ello, se propone construir una nueva estación de alta velocidad en el aeropuerto de Girona, que conectará este aeropuerto con el centro urbano de Barcelona; y, además, un nuevo enlace de Cercanías (Rodalíes) con el aeropuerto Barcelonés. Según el ministro de fomento del momento, Íñigo de la Serna, esto permitirá constituir un único sistema aeroportuario, con la idea de favorecer el rendimiento y las oportunidades de ambos aeropuertos.

La ventaja para Barcelona será la de poder desarrollar su posicionamiento estratégico reduciendo el nivel de congestión; y el aeropuerto de Girona mejoraría su atractivo como base para visitar la ciudad de Barcelona, gracias a la nueva conectividad que proporcionará el AVE, de modo que puedan captar nuevas aerolíneas de bajo coste, que hoy estarían operando al aeropuerto de Barcelona.

Además, se prevé la construcción de un nuevo edificio terminal para el aeropuerto de Barcelona, vinculado actualmente a la aprobación de la propuesta de ampliación de la pista inaugurada en el 2004, que se confirma que resulta corta para el incremento en el volumen de las operaciones que ha registrado el aeropuerto en los últimos años, y que le ha situado próximo a su capacidad teórica.

3. AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA. LEGE.

El aeropuerto de Girona-Costa Brava (LEGE, GRO) está situado a 13 km de la ciudad de Girona, que es la capital de la provincia, y 85 km al norte de la ciudad de Barcelona.

Desde el punto de vista turístico, comercial e industrial, su ubicación es privilegiada, ya que puede dar servicio a los flujos turísticos y comerciales de los Pirineos, la Costa Brava y a las dos ciudades, Girona y Barcelona, además de que su proximidad con Francia (Perpiñán está situada a 85 Km por autopista, con una población de unos 120.000 habitantes).

SITUACIÓN ACTUAL

Evolución del tráfico de pasajeros¹⁰ (en millones) en los últimos diez años.

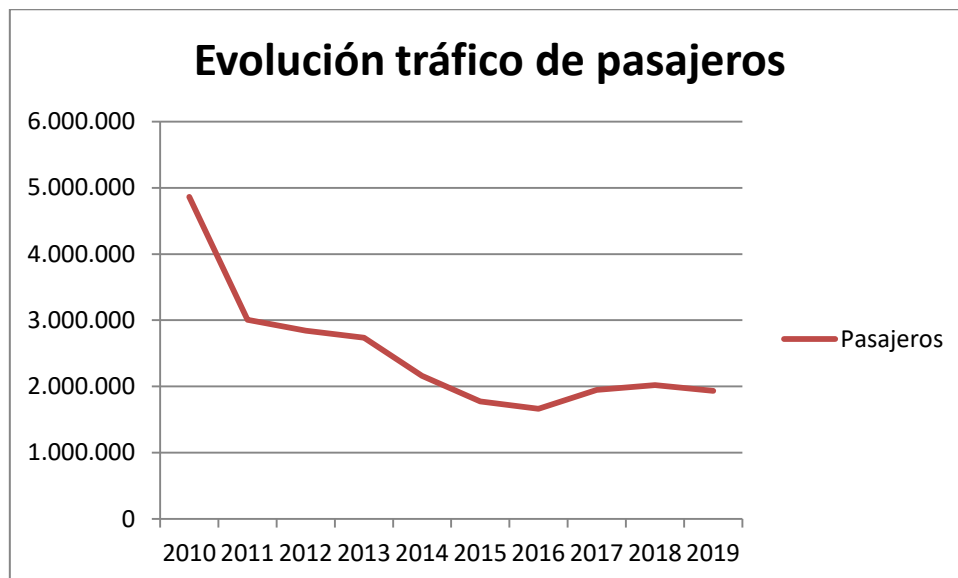


Tabla: elaboración propia con los datos proporcionados por Aena.

El informe de Aena relativo al año 2019, recoge una reducción del 4'4% del tráfico de pasajeros respecto al año anterior, siendo 1'9 millones de pasajeros los que han transitado por este aeropuerto durante el pasado 2019.

El número de operaciones en el aeropuerto, sin embargo, sí se ha visto incrementado (18.300 operaciones anuales), en un 2'1%.

Respecto a la carga, se produce un descenso de un 41'2% en la cantidad de carga transportada (78,2k).

¹⁰ Para el año 2019, Aena informa de que son datos provisionales no auditados.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Se ha operado a 52 destinos en 19 países.

Destaca que no se haya operado ninguna ruta doméstica, sino que todos los destinos son internacionales. Y también es relevante que operan 12 aerolíneas, siendo el 91% tráfico aportado por las denominadas aerolíneas Low Cost (CBC o LCC).

Cada semana, como media, se han transportado 37.200 pasajeros y se han operado 351 vuelos.

También interesa resaltar el perfil del pasajero: el 73% utiliza el aeropuerto por vacaciones, y un 4% lo utiliza por negocios.

Los pasajeros que usan el aeropuerto tienen edades mayoritariamente entre los 15 y los 49 años.

Según el lugar de residencia de los usuarios/pasajeros, el 10% son de la provincia de Girona, otro 10% provienen del resto de España; siendo el 80% no nacionales.

La evolución del tráfico a lo largo del año muestra que tiene un carácter muy estacional, concentrado el mayor número de movimientos (el 90%) durante la temporada de verano (de Abril a Octubre).

Por países, el país de residencia del que provienen la mayoría de los usuarios del aeropuerto es el Reino Unido (32%), con una diferencia de 19 puntos respecto a sus seguidores.

El 99% de los usuarios del aeropuerto son pasajeros internacionales, pero la buena noticia es que hay un incremento del 1%, que supone una variación de 19.3% respecto al año anterior, de pasajeros de vuelos domésticos.

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS

El aeropuerto tiene una capacidad para acoger a 7'2 millones de pasajeros anualmente, en un Edificio Terminal en dos plantas.

Dispone de una plataforma para estacionamiento de aeronaves con 18 posiciones, de las que la mayoría admiten la flota de Boeing 737-800, y una posiciones de estacionamiento para la aviación general.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

OPERATIVA

El aeropuerto está operativo las 24 horas (AIP).

La capacidad de la única pista (02/20, con una longitud de 2.400 m. y un ancho de 45 m., y con categoría III-ILS (sistemas de ayuda a la navegación), lo que permite 19 operaciones por hora, o bien 12 llegadas o bien 12 salidas.

Categoría SEI 7.

SERVICIOS AÉREOS.

En el aeropuerto de Girona operan las siguientes aerolíneas, a 25 destinos, todos ellos internacionales, y lo hacen, principalmente, en la temporada de verano.

Aeropuerto	Ciudad	Compañía
AMSTERDAM /SCHIPHOL AMS	AMSTERDAM	TRANSAVIA HOLLAND B.V
BIRMINGHAM / INTERNACIONAL BHX	BIRMINGHAM	JET2.COM LIMITED
BOURNEMOUTH BOH	BOURNEMOUTH	RYANAIR
BRISTOL BRS	BRISTOL	RYANAIR
BRUSELAS BRU	BRUSELAS	TUI RYANAIR
BRUSELAS /CHARLEROI CRL	BRUSELAS	RYANAIR
CORK ORK	CORK	RYANAIR
DUBLIN DUB	DUBLIN	RYANAIR
DUSSELDORF /WEEZE NRN	NIEDERRHEIN	RYANAIR
EINDHOVEN EIN	EINDHOVEN	RYANAIR
FRANKFURT FRA	FRANKFURT	RYANAIR
GDANSK/REBIECHOWO GDN	GDANSK	ENTER AIR SP Z.O.O.
KARLSRUHE /BADEN BADEN FKB	KARLSRUHE/BADEN-BADEN	RYANAIR
LEEDS/BRADFORD LBA	LEEDS	JET2.COM LIMITED RYANAIR
LONDRES /STANSTED STN	LONDRES	RYANAIR
MAASTRICHT MST	MAASTRICHT	RYANAIR
MANCHESTER MAN	MANCHESTER	JET2.COM LIMITED

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LERS

		RYANAIR
MEMMINGEN FMM	MEMMINGEN	RYANAIR
MOSCU /DOMODEDOVO DME	MOSCU	URAL AIRLINES
NEWCASTLE NCL	NEWCASTLE	JET2.COM LIMITED
POZNAN /LAWICA POZ	POZNAN	ENTER AIR SP Z.O.O.
		RYANAIR
PRAGA PRG	PRAGA	TRAVEL SERVICE
ROTTERDAM RTM	ROTTERDAM	TRANSAVIA HOLLAND B.V
TALLIN TLL	TALLINN	RYANAIR
WROCLAW WRO	WROCLAW	RYANAIR

La principal aerolínea del aeropuerto es Ryanair, que mueve el 73% del tráfico de pasajeros, con 42 rutas.

5 nuevas rutas se han incorporado al catálogo de destinos durante el 2019, todas ellas internacionales, y dos aerolíneas se han sumado a las que utilizan esta infraestructura (LOT Polish y Ural Airlines-vuelos charter-).

SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO

El aeropuerto dispone de tiendas “Dutty free” (alimentación, prensa, ocio y entretenimiento) y otras tiendas de conveniencia, con horarios sujetos a la actividad aeroportuaria. Y, por supuesto, bares y restaurantes, con comida para llevar o en el sitio.

Una relación más detallada de otros servicios:

- ✓ Servicio wifi gratuito de la red Aena
- ✓ Asistencia a PRM y familias
- ✓ Cajeros automáticos
- ✓ Oficina de objetos perdidos
- ✓ Puntos de información
- ✓ Terrazas exteriores (apto para fumadores), buzón de Correo Postal y máquinas de Vending donde poder obtener comida y bebida.
- ✓ Sala de reuniones y zonas de trabajo.
- ✓ Hay un aparcamiento para coches y motos.
- ✓ Servicio de alquiler de vehículos y parada de taxi.

SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA.

Hay 3 agentes de Handling aeroportuario dando tratamiento a los pasajeros: Iberia, Azul Handling y Aviapartner.

SERVICIOS A LOS RESIDENTES EN EL HINTERLAND¹¹

El aeropuerto ofrece un servicio de visitas culturales. Se trata de un programa de visitas guiadas a sus instalaciones, dirigido a centros de enseñanza, y cuyo objetivo es aproximar la aviación a los estudiantes, así como su familiarización con el sector aéreo y con la operativa aeroportuaria.

También existe un proyecto denominado “Espacios solidarios”, que facilita a las organizaciones sociales un espacio de alto impacto para divulgar su actividad social de sensibilización.

De acuerdo con la política de respeto al medioambiente, el aeropuerto ha implantado un Sistema de Gestión Medioambiental, habiendo sido certificado en mayo de 2007, y pone a disposición del público, así como de sus usuarios, clientes y trabajadores, la información de su desempeño ambiental.

TARIFAS¹²

Por no hacer muy complejo el análisis, se recogen las tarifas por tres conceptos principales, aunque son muchos más los conceptos por los que Aena obtiene ingresos por el uso de las infraestructuras aeroportuarias. Los conceptos escogidos para la comparativa son las tarifas por:

- Utilización de las pistas y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, así como los servicios de tránsito aéreo de aeródromo¹³. Se determinan en función del peso máximo al despegue, del tipo, clase de vuelo y calificación acústica de la aeronave.
- Cada pasajero de salida (tasa, que se puede repercutir o no, a elección de la aerolínea, en el precio del billete).
- El estacionamiento de aeronaves.

¹¹ Zona de influencia del aeropuerto

¹² Ver tabla.

¹³ Distintos de la asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y mercancías

ACCESOS

Se ha elaborado una tabla con las distancias entre los tres aeropuertos, y con las distancias de cada aeropuerto con cada una de las 4 capitales de provincia de la Comunidad Autónoma. En las tablas se indica también el tiempo habitual de recorrido.

Tabla.

Distancias entre aeropuertos y capitales de provincia, TRAYECTO EN COCHE

	Barcelona	Tarragona	Girona	Lleida
DISTANCIA	93,6km	181km	16km	216km
TIEMPO	1h9min	1h54min	18min	2h18min

Fuente: elaboración propia¹⁴

El aeropuerto cuenta con un amplio aparcamiento para vehículos privados, y tiene establecidas paradas para conectar con el transporte público.

El Aeropuerto está conectado con la ciudad de Barcelona (Estación Norte-Arco de Triunfo) y Girona a través de una línea de autobuses de la aerolínea Ryanair, con salidas a los 20-25 minutos de la llegada de cada vuelo de la compañía, así como con Perpiñán, al sur de Francia.

La empresa Sagalés Airport Line también comunica el Aeropuerto de Girona con localidades turísticas, como Lloret de Mar-Tossa de Mar y Blanes, además de con la ciudad de Girona, así como con la T1 y T2 del aeropuerto de Barcelona.

También hay líneas de autobuses que unen el aeropuerto con Vic, Manresa, Cervera, Tàrrrega y Lleida.

PROMOCIÓN AEROPUERTO DE GIRONA:

El Grup Impuls per Girona (GIG), formado por las Cámaras de Comercio de Girona, Palamós y Sant Feliu, FOEG, Pimec Girona y Fòrum Carlemany se ha comprometido a trabajar para que cada uno de sus miembros sean elementos activos en la consecución de los objetivos recogidos en el Plan Director que guía las inversiones previstas en el aeropuerto de Girona, y que le convertirá en un aeropuerto complementario al de Barcelona, según consta en la web de la Cámara de Comercio¹⁵, para lo que se considera esencial ejecutar la conexión de este aeropuerto a través de la red de tren de alta velocidad para potenciar su conectividad.

¹⁴ Distancias obtenidas a través de www.google.com/maps.

¹⁵ <https://www.cambragirona.cat/el-grup-impuls-per-girona-visita-laeroport/>

TITULARIDAD Y GESTIÓN DEL AEROPUERTO.

El aeropuerto de Girona es un aeropuerto del Estado, calificado como “de interés general”, por lo que, además, su gestión es competencia también del Estado, a través de Aena.

HINTERLAND AEROPORTUARIO.

El aeropuerto de Girona está situado geográficamente en los términos municipales de Aiguaviva y Vilobí d'Onyar, y muy próximo (10 Km.) a la capital de provincia, Girona. Su proximidad también a la metrópoli, Barcelona, y a 100 km de Perpiñán, junto con la proximidad a la costa y a los Pirineos, le convierten en un enclave con excelentes condiciones para el turismo, el comercio, la industria, y se le calcula un área de influencia de 11 millones de personas.

Girona es la más pequeña de las cuatro provincias catalanas (su superficie es de 5.905 Km²) pero es la tercera en términos de habitantes (761.947, que supone un 10% de la población catalana, y se cifra¹⁶ en 99.013 el número de habitantes de Girona capital).

Girona también es la segunda provincia catalana, después de Barcelona, en número de empresas. Sin entrar a pormenorizar otros indicadores económicos, la marcha de los negocios es positiva en toda la provincia, a excepción del sector del comercio, que aún no habría recuperado el nivel previo a la crisis económica de 2008. Uno de los indicadores clave para la provincia de Girona es la evolución del sector turístico.

La provincia ha registrado un incremento en el número total de viajeros (4'5%) que visitan la provincia, como en el de pernoctaciones. En valores absolutos, Girona es la segunda provincia en acoger un mayor número de turistas y, después de Barcelona, en pernoctaciones.

El número de personas empleadas en el sector turístico se ha incrementado, siendo un 4'5% mayor que el año anterior, y suponiendo el mayor incremento de todas las provincias catalanas.

Por “marcas turísticas”, la Costa Brava (frente a la marca “Pirineus”), por tanto, el turismo de sol y playa, ha crecido un 5,1%, acogiendo en sus establecimientos hoteleros a aproximadamente 3'5 millones de visitantes, lo que supone el 17'7% de total de los visitantes de todo Cataluña. La estancia en la Costa Brava es de 3'2 días.

¹⁶ INDESCAT e INE, 2018.

Respecto al turismo “de montaña” o de “interior” recogido en la marca “Pirineus”, también hay buenos resultados, aunque más modestos que en la costa.

Por otro lado, y más allá de las cifras turísticas, la provincia de Girona, el comportamiento económico en la provincia es parejo al de toda Cataluña, y se estima el crecimiento del VAB hasta el 4'5%. Se resalta el buen comportamiento del sector de la construcción, servicios e industria, que también muestra resultados positivos y que contribuyen a mantener el crecimiento.

SITUACIÓN FUTURA

El aeropuerto de Girona actualmente se está integrando dentro del Sistema aeroportuario conformado por el Aeropuerto JS El Prat Barcelona y el aeropuerto de Girona. Su desarrollo será complementario al del aeropuerto de Barcelona, que viene encontrando serias limitaciones a su crecimiento.

En el Plan Director 2017-2026 del aeropuerto de Barcelona, se recogen obras de ampliación de la plataforma de aeronaves en el aeropuerto de Girona y una nueva ampliación de la terminal de pasajeros.

Pero la actuación que tendrá mayor significado será la construcción de una estación del servicio de tren de Alta Velocidad en el aeropuerto, con lo que se conectará con el centro de la ciudad de Barcelona. Esto supone, además de cumplir con el objetivos del transporte intermodal, ofrecer una posibilidad cierta, rápida y cómoda y alternativa de uso de este medio, ampliando la oferta.

4. EL AEROPUERTO DE REUS. LERS

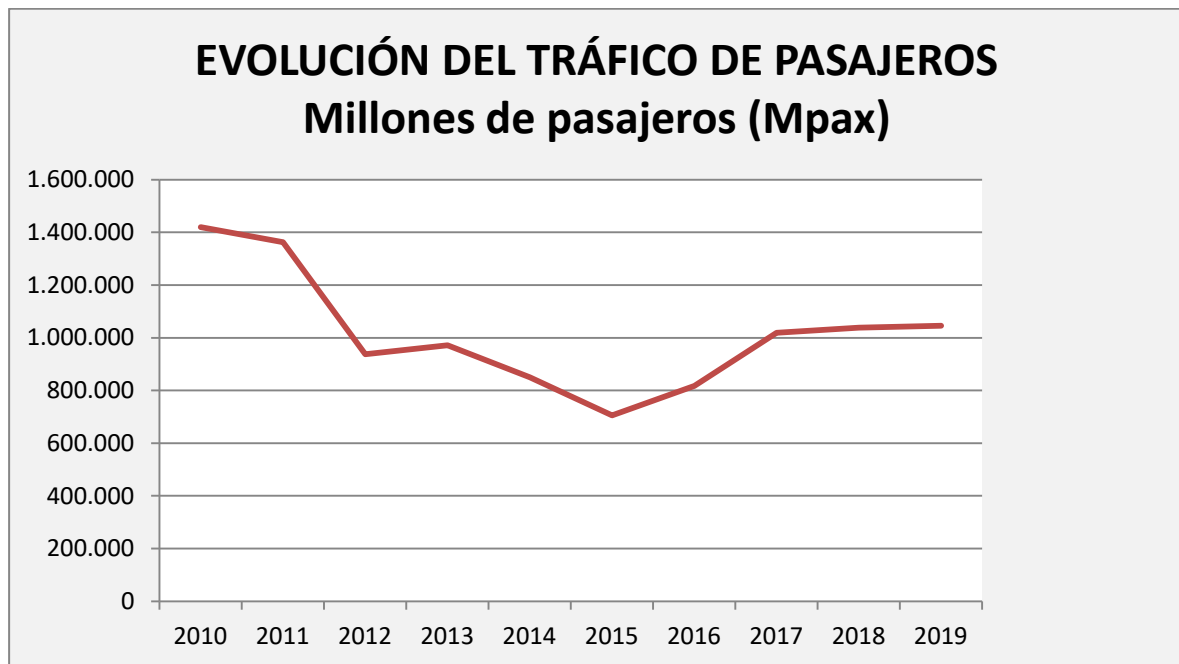
El aeropuerto de Reus (LERS, REU) está situado a 3 km de la ciudad de Reus, en dirección sureste, y a 13 km de Tarragona, que es la capital de provincia.

Se ubica en la comarca del Camp de Tarragona, y en la zona de influencia del aeropuerto de Barcelona, debido a la proximidad geográfica a esta ciudad (ver tabla de tiempos y distancias).

En 2019 registra algo más del millón de pasajeros al año, con 17.679 operaciones.

SITUACIÓN ACTUAL

El pasado 2019, el aeropuerto de Reus, situado en la costa Mediterránea, transportó 1 millón de pasajeros, con un incremento del 0.8% respecto al año anterior. Registró un incremento en el número de operaciones del 4.9%, con 17.700 operaciones anuales



Elaboración propia con datos facilitados por Aena.

El aeropuerto de Reus no transporta carga.

En cómputo semanal, la media de operaciones semanales es de 340, y la media semanal de pasajeros es de casi 18.000 pasajeros.

El aeropuerto opera a 8 países y 27 destinos. Son 11 las aerolíneas que operan en el aeropuerto, y el 66% son consideradas Low Cost.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

El uso del aeropuerto es claramente estacional, con el pico de operaciones en temporada de verano, época en la que alcanza el 98% del total del tráfico de pasajeros.

El 65% de los pasajeros, por país de residencia, proviene del Reino Unido. El 99% de los pasajeros son internacionales, y sólo 1% es tráfico doméstico (que sufre una disminución del 7.7% respecto al año anterior).

La principal aerolínea en volumen de pasajeros transportados es Ryanair, que transportó 408.523 pasajeros, y que supone un 39% de la cuota, en 13 rutas, y con un incremento del número de pasajeros transportados del 39%.

El aeropuerto de Reus también tiene un importante tráfico de vuelos charter, suponiendo el 23% del total de pasajeros transportados el pasado año.

En 2019 se operaron 7 nuevas rutas.

El perfil del pasajero que utiliza el aeropuerto de Reus es mayoritariamente mujer, y llama la atención que el 31% de los pasajeros no alcanza los 15 años. Junto con el grupo de entre 30 y 49 años, que es el 39% de los pasajeros, se define el tipo de usuario de este aeropuerto.

El 93% de los pasajeros vuela por motivos vacacionales, y sólo el 1% lo hace por motivos de negocios.

Según el lugar de residencia, el 95% de los pasajeros son extranjeros, sólo el 3% vive en la provincia de Tarragona, y un 2% reside en el resto de España. La nacionalidad de la mayoría de los pasajeros es extranjera, y sólo el 7% de los usuarios son nacionales españoles.

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS

El aeropuerto tiene un edificio terminal con capacidad para acoger a 900 pasajeros de llegada o de salida por hora.

Cuenta con 23 mostradores de facturación y un mostrador para equipajes especiales, y 9 puertas de embarque.

La pista está tiene orientación 070/250, con una longitud de 2.459 m y un ancho de 45m.

La plataforma de aeronaves tiene disponible 12 posiciones de parking en plataforma. 7 posiciones están adaptadas para estacionar Boeing B737-800, 6 posiciones para aviación

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LERS

general; 2 posiciones para Embraer 195 y una posición para B767-300.

El aeropuerto es categoría SEI 7.

Categoría I.

OPERATIVA

El aeropuerto tiene un horario definido, lo que supone que puede admitir operaciones fuera de ese horario, a solicitud previa, y con un coste adicional.

El horario de verano es de 0600 a 2200; y en invierno es de 0700 a 2100, en UTC.

Admite extensión de una hora, bajo solicitud, tanto en verano como en invierno.

Tiene una sola pista, que puede admitir 12 llegadas por hora, o 12 salidas por hora, o, en total 18 operaciones la hora

SERVICIOS AÉREOS.

En el aeropuerto operan las siguientes aerolíneas, a los destinos indicados.

Aeropuerto	Ciudad	Compañía
ABERDEEN ABZ	ABERDEEN	TUI AIRWAYS LTD
BELFAST BFS	BELFAST	JET2.COM LIMITED
		TUI AIRWAYS LTD
BIRMINGHAM / INTERNACIONAL BHX	BIRMINGHAM	JET2.COM LIMITED
		RYANAIR
		TUI AIRWAYS LTD
BRISTOL BRS	BRISTOL	TUI AIRWAYS LTD
BRUSELAS BRU	BRUSELAS	TUI
BRUSELAS /CHARLEROI CRL	BRUSELAS	RYANAIR
CARDIFF CWL	CARDIFF	TUI AIRWAYS LTD
CORK ORK	CORK	RYANAIR
		TUI AIRWAYS LTD

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

DONCASTER INTERNATIONAL DSA	DONCASTER	TUI AIRWAYS LTD
DUBLIN DUB	DUBLIN	RYANAIR
		TUI AIRWAYS LTD
EAST MIDLANDS EMA	NOTTINGHAM	JET2.COM LIMITED
		RYANAIR
EDIMBURGO EDI	EDIMBURGO	JET2.COM LIMITED
FRANKFURT /HAHN HHN	FRANKFURT	RYANAIR
GLASGOW GLA	GLASGOW	JET2.COM LIMITED
		TUI AIRWAYS LTD
LEEDS/BRADFORD LBA	LEEDS	JET2.COM LIMITED
LIVERPOOL LPL	LIVERPOOL	RYANAIR
LONDRES /GATWICK LGW	LONDRES	TUI AIRWAYS LTD
LONDRES /LUTON LTN	LONDRES	EASYJET UK LTD
LONDRES /STANSTED STN	LONDRES	JET2.COM LIMITED
		RYANAIR
MANCHESTER MAN	MANCHESTER	JET2.COM LIMITED
		RYANAIR
		TUI AIRWAYS LTD
NEWCASTLE NCL	NEWCASTLE	TUI AIRWAYS LTD
SHANNON SNN	SHANNON	RYANAIR
		TUI AIRWAYS LTD
SOUTHEND SEN	SOUTHEND	RYANAIR

SERVICIOS NO AÉREOS AL PASAJERO.

En el aeropuerto hay 3 restaurantes y dos tiendas (Dutty Free)

Se ofrecen casi 2500 plazas de aparcamiento.

Servicio de PRM

Servicios bancarios.

Zona Wifi, red de Aena.

Sala de conferencias y reuniones

Hay una oficina de información al pasajero y una oficina de información turística.

SERVICIOS A LAS AERONAVES, PASAJEROS Y CARGA

El servicio de Handling Aeroportuario es prestado por Iberia, Azul Handling, Swissport

SERVICIOS A RESIDENTES EN EL HINTERLAND

El aeropuerto también es ampliamente utilizado para la aviación general y deportiva, ya que tiene su sede el Real Aeroclub de Reus, con su Bar/Restaurante, hangares, taller y servicio de Certificados Médicos Aeronáuticos. También ofrece cursos de para formarse como piloto privado.

Además, se encuentra el CESDA, primer centro de formación universitaria de pilotos de aviación comercial, que se creó en España (en 2001), gestionado por una fundación en la que son miembros la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Reus, el COPAC, la Universidad Rovira i Virgili y el Aaeroclub, anteriormente mencionado.

El CESDA ofrece la obtención del Grado Universitario de piloto, como reza en su web, obteniendo una *“licencia para todo el mundo y un grado universitario para toda la vida”*. Las instalaciones universitarias del CESDA están ubicadas en el Campus Aeronáutico de Reus, con una superficie aproximada de 80.000m², anexas al Aeropuerto Internacional de Reus.

También hay un servicio de visitas culturales guiadas, para aproximar a estudiantes de primaria y secundaria el mundo de la aviación, familiarizándoles con el sector aéreo y la operativa aeroportuaria. Los alumnos son invitados a conocer el Real Aeroclub Costa Daurada para ver de cerca las avionetas, y conocen el servicio de cetrería.

TARIFAS

De los tres aeropuertos en estudio, el aeropuerto de Reus es el que tiene las tarifas más baratas, según se muestra en la tabla.

ACCESOS

El aeropuerto está conectado por transporte público con el centro de Reus.

No tiene acceso ferroviario directo, pero sí lo tiene la ciudad de Reus. A través de la ciudad de Reus, hay una línea regular para comunicar el aeropuerto con la Estación del Camp de Tarragona (Tren de Alta Velocidad).

A su vez, también tiene una línea de autobuses que comunica el aeropuerto con la ciudad de Barcelona, y otra línea que comunica con Reus-Port Aventura-Salou-Cambrils; Aeropuerto-Salou-La Pineda.

Aeropuerto-Tarragona.

También dispone de aparcamiento para el vehículo privado, y servicio de taxi.

DISTANCIAS

Distancia aeropuerto y otras capitales de provincia

	Barcelona	Tarragona	Girona	Lleida
DISTANCIA	105km	11,2km	197km	93,7km
TIEMPO	1h15min	12min	2h3min	1h6min

Trayecto en coche¹⁷

SISTEMA DE PROMOCIÓN

Es el Patronato Municipal de Turismo el que en los últimos años ha realizado promociones en el exterior, consiguiendo que se anunciara para este verano una ruta con la ciudad rusa de Minsk.

La Mesa Estratégica del Aeropuerto de Reus es un organismo interadministrativo, conformada por diferentes administraciones públicas (Generalitat, Diputación de Tarragona, Patronato de Turismo de Tarragona, Ayuntamientos de Reus, Salou, Vila-Seca, Cambrils, y las Cámaras de Comercio de Tarragona, Reus y Valls), y en la que también participa Aena como gestor aeroportuario, tiene como función principal promocionar el aeropuerto e incentivar la llegada de vuelos comerciales y aerolíneas al mismo.

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

¹⁷ www.google.com/maps

El aeropuerto de Reus es propiedad del Estado, y es uno de los 4 aeropuertos catalanes clasificados como aeropuertos de interés general, por lo que su gestión también corresponde al estado, a través de Aena, de la que participa en un 51%.

HINTERLAND AEROPORTUARIO

La provincia de Tarragona ocupa casi una quinta parte del territorio, con una superficie de 6.308 Km², pero en términos poblacionales representa sólo el 10'5% del total, con menor densidad poblacional.

El número de habitantes de la provincia se sitúa en 795.902, e, igual que en toda Cataluña, se ha incrementado el número de habitantes respecto al año anterior, aunque más moderadamente. Resaltar que registra un incremento del 17% en el número de personas mayores de 65 años.

La economía de Tarragona ha crecido, pero sin embargo, está por debajo de la media catalana. Todos los sectores económicos muestran resultados positivos y destaca el sector de la Construcción.

En el conjunto de Cataluña, aporta el 11% al PIB catalán, siendo la segunda provincia más importante después de Barcelona.

La marcha de los negocios, según la Encuesta del Clima empresarial elaborado por Idescat y la Cámara de Comercio, se define como muy favorable en 2018, y, desde el inicio de la crisis económica, por primera vez en 2018, todos los sectores económicos obtienen saldos favorables.

El sector con mejor saldo ha sido el de servicios (excluyendo comercio y hostelería), seguido del de la Construcción (con tasas interanuales de crecimiento de 17% y 11% respectivamente). La industria es el sector que ha registrado un clima más desfavorable, después de 4 años con saldos muy positivos.

En relación con la actividad turística, en el que se incluye restauración y alojamientos, la provincia presenta una reducción, tanto en el número de viajeros como en el de pernoctaciones, tanto para los turistas residentes en España como para los no residentes).

El número de viajeros se ha situado en 2'9 millones (200.000 menos que el año anterior). Se reduce el número de visitantes y el de pernoctaciones, pero se mantiene la estancia media, que es de 3'5 días.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

El personal ocupado en el sector de media a lo largo del año es un 0'9% menor que el año anterior.

Tanto la Costa Daurada como las Terres de l'Ebre muestran la misma tendencia, y presentan disminuciones en el número de visitantes y pernoctaciones.

En relación con el número de empresas censadas en la provincia, aumenta su número pero con menor intensidad que el año anterior.

En relación con la demanda interna, se detecta un incremento del consumo privado de las familias, y, en relación con la demanda externa, hay una reducción en las exportaciones, reduciéndose el volumen exportador, con una pauta opuesta a la del resto de Cataluña. La caída mayor es en exportaciones fuera de la UE, y es que el principal mercado de Tarragona es la UE.

El 52% de las exportaciones corresponden al sector químico y del petróleo y derivados. Se ha de señalar la sensibilidad del precio de estos productos a las variaciones del precio de la energía.

Las importaciones siguen una tendencia creciente, pero el saldo comercial de la provincia es negativo.

Aparte de la caracterización de la economía en la provincia de Tarragona, cabe resaltar la existencia de una Estación del AVE-Camp Tarragona. Esta estación, inaugurada en el año 2006, se sitúa a 11 Km. del núcleo urbano de Tarragona, y a 18 de Reus. Cabe reseñar que al momento de la apertura de la estación del tren de alta velocidad, el aeropuerto de Reus se comunicaba vía aérea con Madrid en línea regular de Iberia (operada por Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, en convenio de franquicia de Iberia), que abandona la ruta en 2007 debido a la contracción de la demanda, considerado uno de los factores de la disminución de dicha demanda la rapidez y facilidad para acceder al centro de Madrid para los viajeros en Ave (que completan el trayecto en algo menos de 3 horas), frente a los inconvenientes de acceder desde el aeropuerto de Madrid.

En la provincia, y en concreto en la ciudad de Tarragona, se sitúa uno de los principales puertos del Mediterráneo. Se presenta como uno de los grandes motores económicos de Cataluña, con aspiraciones a ser punto de referencia del Mediterráneo Occidental, y pretende conseguirlo proyectándose internacionalmente, diversificando el tráfico, impulsando nuevas infraestructuras y apostando por los cruceros, todo ello siguiendo una estricta política de sostenibilidad. Con voluntad de servir al desarrollo económico de su

entorno, tiene el objetivo de convertirse en un centro logístico de transporte intermodal, donde se realicen actividades logísticas de alto valor añadido.

Hay que señalar que el que el puerto de Tarragona trata de impulsar el tráfico de cruceros dentro de su estrategia de diversificación, podría colisionar, si no está coordinado adecuadamente, con los intereses de atraer turistas por vía aérea del aeropuerto de Reus, así como del puerto de Barcelona respecto a los cruceristas, ya que se encuentran en el mismo área de influencia.

La industria imperante en la zona es la de derivados del petróleo, segmento de transporte en el que está especializado el puerto de Tarragona, y de difícil transporte por vía aérea.

SITUACIÓN FUTURA

INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPOS.

Actualmente, se están llevando a cabo obras en el edificio terminal del aeropuerto de Reus, con el objeto de ampliar su capacidad y doblar el número de puertas de embarque.

En los últimos años, la Cámara de Comercio de Reus y la Mesa Estratégica del Aeropuerto de Reus, vienen insistiendo en la necesidad de que se ejecuten las obras de un proyecto adjudicado en 2009 por el Estado para los trabajos de construcción de un ramal de conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de AVE entre Madrid y Barcelona. Se trata de una estación proyectada entre Tarragona y Reus, pero que no se ha llevado a cabo.

Se considera que la nueva infraestructura relanzará el nudo de comunicaciones en ese territorio, que puede resultar beneficioso también para el aeropuerto.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LERS

TABLA DE TARIFAS: COMPARACIÓN LEBL/LEGE/LERS

VUELOS ESPACIO EUROPEO E INTERNACIONALES¹⁸

	aterrizaje		Servicio Tránsito Aeródromo	
AEROPUERTO	€/Tm	Min (en €)	€/Tm	Min (en €)
LEBL	7,285036	132,02	3,179525	64,91
LEGE	5,798074	13,55	2,863547	7,05
LERS	4,246929	9,99	2,241467	5,57

POR CADA PASAJERO DE SALIDA

	PASAJEROS			
AEROPUERTO	EEE	NO EEE	PMR	SEGURIDAD
LEBL	13,25	16,22	0,71	3,38
LEGE	3,61	5,42	0,71	3,38
LERS	3,61	5,42	0,71	3,38

POR ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES¹⁹

AEROPUERTO	fracción 15min		24horas	a partir 2º día
LEBL	0,136712		1810,92	987,01
LEGE	0,075271		1810,92	987,01

	hasta 10 ton			> 10ton
LERS	16,68	22,23	24,45	min 24,45

¹⁸ Incremento por clasificación acústica de la aeronave en el caso de El Prat, según la categoría de la aeronave y la franja horaria.

¹⁹ La cifra se refiere al coeficiente unitario que se aplicará a la fórmula del cálculo.

5. LA CARGA AÉREA EN LEBL,LEGE,LEERS

En la red de aeropuertos de Aena, hay 5 aeropuertos especializados en la carga aérea.

Para atender las necesidades del sector, se creó CLASA, Centros Logísticos Aeroportuarios S.A., sociedad mercantil centrada en la promoción y el desarrollo de infraestructuras para la carga aérea en la red. Esta sociedad está integrada actualmente en AENA, y se rige por un Plan Estratégico para el desarrollo de la carga aérea, con tres objetivos principales:

- detectar oportunidades de negocio e impulsar el desarrollo de nuevas rutas de carga aérea.
- incrementar el conocimiento y lograr una valoración positiva de los centros de carga aérea españoles
- mejorar la competitividad de los aeropuertos españoles con mayor actividad carguera, en cuanto a infraestructuras y servicios.

El aeropuerto JT Barcelona El Prat es el tercer aeropuerto en importancia, con un 16'6% del total del mercado de la carga aérea, y tras Madrid (52'3%) y Zaragoza (17,1%).

El aeropuerto de Zaragoza está especializado en la carga aérea, debido a su situación estratégica, en los principales focos económicos e industriales de la península y del sur de Francia; y ubicado en la mayor plataforma logística del sur de Europa, un centro intermodal de transporte.

Vitoria es otro de los aeropuertos de la red que también está especializado en la carga aérea. Se justifica también por la localización estratégica del aeropuerto de Vitoria, en el eje del Arco Atlántico, lo que también permite un rápido y directo acceso por carretera, y, además, tiene una plataforma de aeronaves específica para cargueros.

El centro de Carga Aérea de Barcelona, situado en el aeropuerto JT Barcelona-El Prat, está situado en uno de los grandes hinterlands industriales y de consumo. En la actualidad, se encuentra inmerso en las obras de ampliación, siguiendo su Plan Estratégico.

Se encuentra integrado en una plataforma logística única en Europa, con 7 km de radio y 2000 hectáreas dedicadas a la logística.

Con muy buenas comunicaciones por carretera y próximo al puerto, en sus instalaciones alberga más de 100 empresas.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

4 operadores de handling (manejo y tratamiento de la carga)

Flexibilidad de instalaciones a los requerimientos específicos.

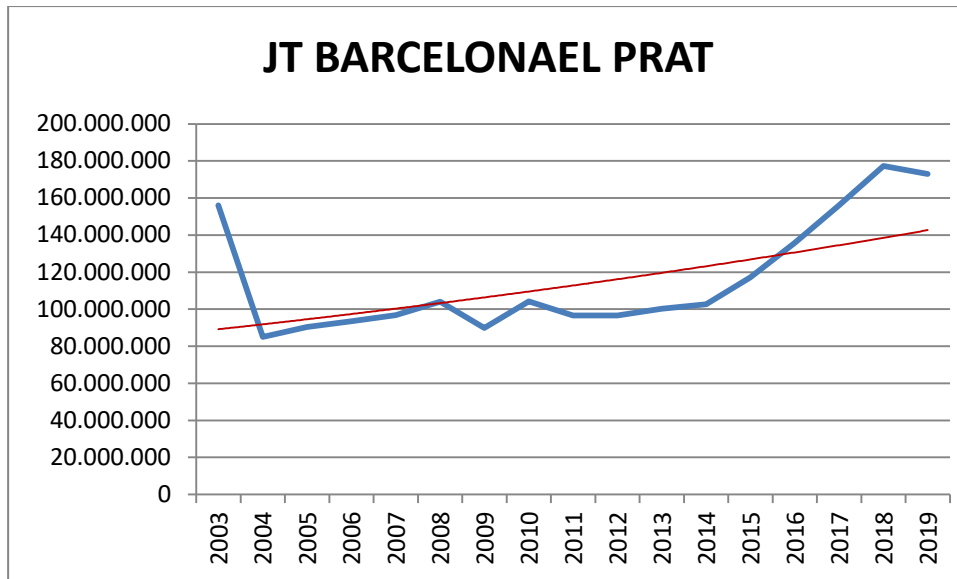
Centro de negocios, totalmente equipadas con sistemas audiovisuales.

Este escenario, junto con la posición de los aeropuertos españoles en comparación con otros aeropuertos europeos que son fuertes HUB para las aerolíneas de carga (Leipzig, Lieja), hace pensar que, a excepción del aeropuerto de Barcelona, no es interesante potenciar su posicionamiento como aeropuertos de carga.

Sin embargo, sin necesidad de buscar una especialización, sí se puede buscar la mejora y diversificación del tipo de producto que ofrece, en concreto, el aeropuerto de Girona.

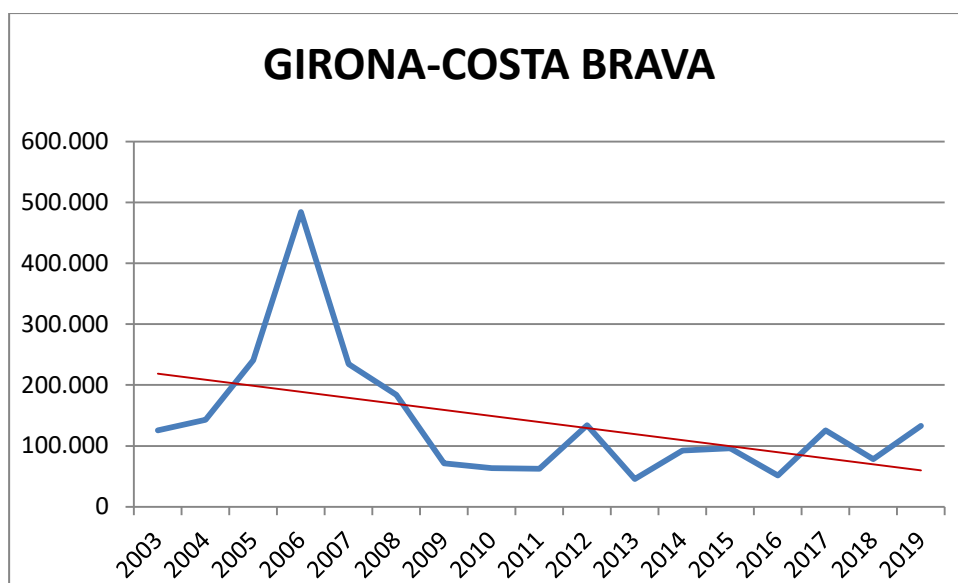
En las tablas y gráficos siguientes se muestra la evolución de la carga en los últimos 20 años en los tres aeropuertos catalanes:

JT BARCELONAEL PRAT		BARCELONA-EL PRAT
156.105.304	2003	14,9%
84.984.845	2004	21,2%
90.445.906	2005	6,4%
93.403.791	2006	3,3%
96.785.978	2007	3,6%
103.996.489	2008	7,4%
89.815.384	2009	-13,6%
104.280.309	2010	16,1%
96.572.859	2011	-7,4%
96.522.224	2012	-0,1%
100.288.346	2013	3,9%
102.706.112	2014	2,4%
117.219.382	2015	14,1%
135.815.685	2016	15,9%
156.105.304	2017	14,9%
177.271.406	2018	2,5%
172.939.108	2019	10,8%

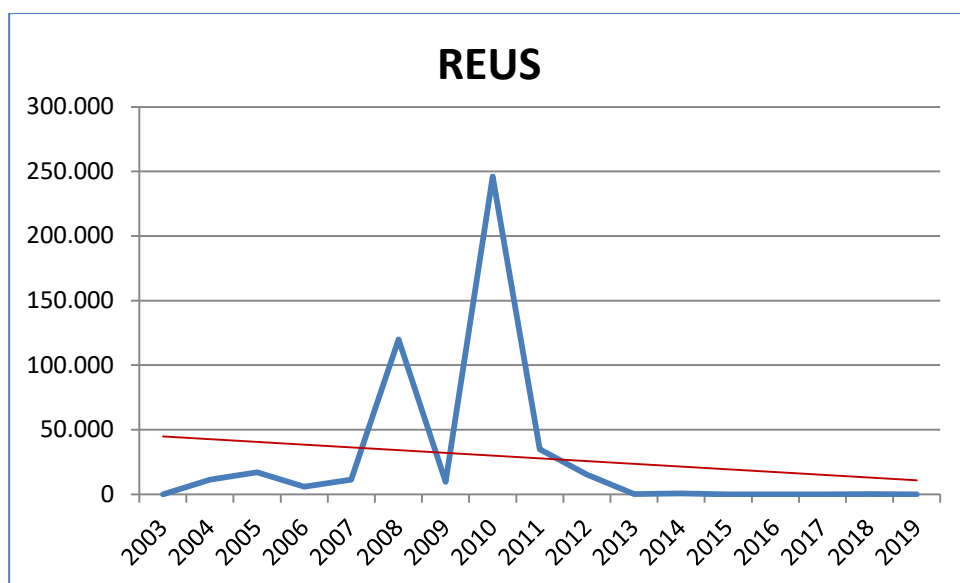


Para el aeropuerto de Barcelona, la gráfica muestra una tendencia al alza, que se debe a las acciones que se vienen tomando en los últimos años con apoyo del BARD.

GIRONA-COSTA BRAVA		GIRONA
125.501	2003	144,3%
142.973	2004	-50,7%
240.696	2005	68,4%
484.407	2006	101,3%
234.180	2007	-51,7%
184.127	2008	-21,4%
71.268	2009	-61,3%
63.467	2010	-10,9%
62.495	2011	-1,5%
134.110	2012	114,6%
45.809	2013	-65,8%
92.640	2014	102,2%
96.168	2015	3,8%
51.364	2016	-46,6%
125.501	2017	144,3%
78.233	2018	-41,2%
132.962	2019	5,9%



REUS		REUS
0	2003	---
11.348	2004	169,9%
17.027	2005	50,0%
5.931	2006	-65,2%
11.213	2007	89,1%
119.848	2008	968,8%
9.602	2009	-92,0%
246.045	2010	2462,4%
34.818	2011	-85,8%
15.186	2012	-56,4%
60	2013	-99,6%
700	2014	1066,7%
10	2015	-98,6%
0	2016	---
0	2017	---
122	2018	---
0	2019	---



6. LA AVIACIÓN EJECUTIVA

Un interesante campo, que merece un estudio más profundo está relacionado con la aviación ejecutiva.

Según la información facilitada por la European Business Aviation Association, en la que está integrada la Asociación de Aviación Ejecutiva Española (constituida tan sólo hace unos meses), se registra un crecimiento de este tipo de aviación en los últimos años.

Entre 2010 y 2018 (últimos datos publicados), la aviación ejecutiva ha tenido un crecimiento constante en toda Europa. Entre los países de Europa en los que el crecimiento del tráfico ha sido más fuerte se encuentra España, con picos del 30% de crecimiento interanual, junto con Portugal. En toda Europa, el crecimiento registrado en 2018 ha sido del 4'3%, con un total de 95.735 movimientos anuales, con una tendencia positiva.

Sin embargo, en España, la aviación ejecutiva mantiene una cuota de mercado relativamente pequeña (5'0%, en comparación con países como Francia o Suiza, que están por encima del 10%). Esto se atribuye a un contexto legislativo e impositivo que no ayuda, muy centrado en el transporte aéreo comercial, convirtiéndose en una debilidad para el sector. La Asociación de la Aviación Ejecutiva Española señala este hándicap y tiene previstas reuniones sectoriales para tratar de aliviar esta dificultad para facilitar este tipo de actividad en España, lo que nos permitirá aprovechar nuestra principal fortaleza, que es nuestra localización.

7. LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN CATALUÑA.

Es fundamental para conocer e integrar bien territorialmente los tres aeropuertos, conocer el planeamiento de las infraestructuras terrestre de transporte en Cataluña y según queda recogido, a grandes rasgos, en la web de la Generalitat de Catalunya, la Comunidad Autónoma, situada al sureste de Europa y en la costa Mediterránea, puede considerarse que es cruce de caminos entre Europa, América Latina, el norte de África, Asia y el Oriente Medio, con una completa red de transporte terrestre con fuerte carácter intermodal y conectividad global.

La intermodalidad supone el intercambio entre diferentes modos de transporte para desplazarse de uno a otro punto, de modo que se pueda intercambiar avión y tren, por ejemplo.

La red de autopistas y vías de alta capacidad constituyen en Cataluña el 14% del total de las carreteras catalanas en número de kilómetros (1.655). Acoge tanto el tráfico de largo recorrido para el que la comunidad autónoma es vía de paso, como una gran parte de las relaciones interurbanas.

El puerto de Barcelona, es uno de los puertos de referencia en Europa en términos de tráfico de vehículos y está especializado en el manejo de mercancías de alto valor añadido. En cuestión de calidad de la infraestructura portuaria se sitúa también entre uno de los mejores de Europa, y conecta con más de 200 puertos alrededor de mundo de manera regular. Además, ofrece la mayor oferta de servicios de transporte y logística en España y el sur de Europa, moviendo casi 50 millones de toneladas métricas al año. Es el primer destino del Mediterráneo en tráfico de cruceros y el cuarto en el Mundo.

Pero, además, en la ciudad de Tarragona, está situado el mayor puerto del sur de Europa en productos químicos, dotado de una avanzada conexión ferroviaria interna, de modo que conecta perfectamente con las redes ferroviarias nacionales e internacionales, además de por carretera.

Siguiendo con la red ferroviaria, ésta es extensa y conecta Barcelona y Girona con servicio de alta velocidad, lo que significa una rápida conexión con el sistema ferroviario francés.

Rodalíes de Cataluña, es el servicio ferroviario que transcurre en el territorio catalán sobre la red ferroviaria de interés general del Estado, cuya titularidad es de la comunidad autónoma, aunque la titularidad de la infraestructura ferroviaria (Adif) y el operador (Renfe) son entidades dependientes del Estado. Además de 6 líneas de servicios regionales, 8 líneas de

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

servicio de rodalía en Barcelona, 1 en Gerona, 2 en Tarragona. Además, la comunidad tiene otra red de ferrocarriles, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (Memoria de 2018).

Además de Puertos, Ferrocarril y la Red de Carreteras, Autovías y Autopistas, en Cataluña hay 4 aeropuertos clasificados de interés general, además del aeropuerto de Lleida y un buen número de helipuertos y aeródromos.

El *Pla d'infraestructures de transport de Catalunya* (PITC-horizonte 2026) es un plan territorial y sectorial que define la red de las infraestructuras viarias y ferroviarias necesarias para Cataluña, y coexiste con otros planes en función del marco de competencias. El PITC se complementa con el Pla d'infraestructures Aeronàutiques de Catalunya y el Pla de Ports de Catalunya.

En este documento se realiza un diagnóstico de la situación de las infraestructuras, para poder determinar las actuaciones que se han de llevar a cabo, y hay un interesante estudio sobre la movilidad de los viajeros (por carretera y ferrocarril).

El sistema ferroviario está formado por 3 redes diferenciadas:

- Red del Estado, explotada por Renfe, y que comprende un total de 1294 KM de líneas. Presta servicios de todo tipo: largo recorrido, regional, de rodalies y de mercancías o carga.
- Red de Cataluña, explotada por FGC (empresa pública de titularidad autonómica), que ofrece un total de 197 KM distribuidos en 3 líneas independientes, con ancho de vía internacional. Presta servicios urbanos, de rodalies y de mercancías, además de algunos de carácter turístico.
- Red de Metro de Barcelona, explotada por una empresa pública local y de titularidad de la comunidad autónoma, con 84 Km de carácter urbano, pero que señalamos aquí dado que comunica el aeropuerto de Barcelona con la ciudad de Barcelona, que a su vez, conecta, a de recorridos regionales, con el resto del territorio.

En Cataluña hay 286 estaciones ferroviarias en servicio (217 de Renfe y 69 de FGC), de las que el 60% tiene servicio de rodalies de Barcelona.

Casi todas las capitales de comarca disponen de servicio ferroviario.

La mayor oferta de servicio está localizada en la Región Metropolitana de Barcelona.

Existe también un Plan Director de Infraestructuras 2021-2030, elaborado por la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, que rige las políticas de transporte en esta área, que

recoge en un capítulo de su diagnóstico preliminar las referencias respecto al transporte Multimodal.

Por otro lado, existe un Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 20200, donde se consideran que son servicios de transporte singulares aquéllos que prestan servicio a los denominados polos singulares de generación de movilidad, siendo tanto puertos como aeropuertos considerados tales. Este plan recoge la importancia de la industria turística, por lo que señala que los aeropuertos deben estar dotados con buenas conexiones al tratarse de un elemento de valoración a la hora de escoger una u otra alternativa como destino turístico.

En un informe presentado por la organización independiente “Foment del Treball Nacional²⁰” en Diciembre de 2019, se recogen una serie de medidas urgentes para la mejora de la inversión y gestión de las infraestructuras en Cataluña. El mismo documento alude al catálogo de Infraestructuras CAT-100, que son un conjunto de infraestructuras básicas cuya ejecución está pendiente.

Esta organización defiende, para una mejor gestión de las infraestructuras de la comunidad autónoma, que ésta se realice de manera descentralizada, y recoge en uno de los puntos, la necesidad de crear un Consejo Rector del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat, así como la gestión individualizada del de Girona, Reus y Sabadell, buscando su complementariedad en beneficio mutuo.

Se considera que sólo el impacto del aeropuerto de Barcelona supone el 6% del PIB de Cataluña, y el 5,7% en el caso del puerto de Barcelona.

²⁰ Foment del Treball Nacional es la confederación de empresarios e industria catalana, y se define como una organización privada, independiente, y sin ánimo de lucro, cuya misión es la defensa de los intereses de los empresarios catalanes a través de la promoción de un entorno favorable para la actividad productiva, dialogando con los Administración Pública para ello. En la actualidad está presidida por Josep Sánchez Llibre.

8. LA ECONOMÍA CATALANA

En 2018²¹ se produce un incremento de la población de Cataluña por tercer año consecutivo, que ya alcanza los 7 millones y medio, y no responde tanto a un incremento de la natalidad, que sigue en niveles bajos, como a la nacionalización de extranjeros. El número de extranjeros residentes en Cataluña es de poco más de 1 millón de habitantes.

El 31% de la población de Cataluña tiene entre 40 y 59 años, y sobresale también la cifra de residentes en Cataluña que han nacido en el extranjero por el fuerte incremento sufrido, del 3'7% interanual.

Respecto a la economía, ha moderado su ritmo de crecimiento respecto a los 3 años anteriores.

El PIB de Cataluña ha crecido un 2'6%, pero su crecimiento ha sido 7 puntos menor que el del año anterior, habiendo ido desacelerándose conforme ha ido transcurriendo e año. el transcurso del año.

Cataluña sigue manteniéndose como la primera economía del país, con una contribución al PIB de España del 19'1%, después de Madrid, considerada la segunda en importancia relativa.

El informe recoge que, aunque la economía catalana ha venido mostrando un mejor comportamiento en comparación con la del resto del Estado desde 2014, esta tendencia se habría invertido debido a la mayor exposición de la economía catalana a los mercados exteriores por ser más abierta a ellos.

El PIB per cápita se ha situado en 30.769 € en 2018, un 2'3% más elevado que el año anterior, y un 19% superior a la media española.

La demanda interna continua siendo protagonista del crecimiento económico, aunque ha moderado su crecimiento interanual (2'5%).

La inversión o formación bruta de capital ha crecido un 4'6% respecto al año anterior, pero ha sido más moderado el crecimiento, y se explica tanto por la inversión en bienes de equipamiento como por la consolidación de la recuperación de la inversión en el sector de la construcción.

²¹ Último informe publicado: Memoria de la Economía Catalana 2018.

El sector exterior también ha contribuido positivamente al crecimiento económico de la región, superando las ventas a las compras en los intercambios comerciales con el exterior.

Todos los sectores económicos han presentado un balance positivo, siendo el sector servicios el que más ha contribuido al crecimiento, por la importancia que tiene en el conjunto de la economía (73% del VAB).

El tránsito marítimo de mercancías (en toneladas) ha moderado su dinamismo, y ha crecido, aunque sólo el 4'6% respecto al año anterior, y ello es debido a los grandes resultados obtenidos por el puerto de Barcelona (en el lado contrario, el tráfico en el puerto de Tarragona ha sufrido caído un 4'8%). El número de buques que han transitado por los puertos catalanes se ha mantenido estable, pero sin embargo, el número de viajeros que ha accedido a la comunidad autónoma por esta vía se ha incrementado un 13'9% respecto al año anterior.

Respecto al tráfico aéreo destaca el buen comportamiento del Aeropuerto de El Prat²².

La actividad turística ha registrado una evolución estable en lo relativo al número, pero positiva en cuanto al gasto realizado. En 2018 fueron 19.123.200²³ los turistas extranjeros que visitaron Cataluña, pero su gasto se ha incrementado en un 9'7%, siendo la media por turista y día de 185€. En el informe se aplaude el dato y se interpreta como que el turismo se está comenzando a enfocar más por el lado de la calidad que de la cantidad.

Para poder relacionar estos datos con los obtenidos relativos a la nacionalidad de los viajeros que acceden por avión, se quiere señalar que la mayoría de los visitantes son de nacionalidad francesa (el 21% del total) y del Reino Unido (11%), y estos últimos, lógicamente, accederán a través de los aeropuertos. Alemanes (7%), estadounidenses (7% del total, pero con un crecimiento del 22% en el último año) e italianos (6%) son los otros. A excepción de los estadounidenses, los otros cuatro mercados, los que venían siendo los habituales, han decrecido, incrementándose sin embargo el número de turistas de otros mercados emisores, como los países asiáticos o los Emiratos Árabes Unidos.

²² Datos del 2019 en la descripción de las infraestructuras aeroportuarias de cada uno de los aeropuertos.

²³ Refiere a datos del INE, Encuesta de Movimientos Turísticos en Frontera.

9. LA PROPUESTA Y SU JUSTIFICACIÓN.

Se ha estimado que entre 2020 y 2025, el aeropuerto de Barcelona alcanzará su capacidad operativa máxima (90 ops/hora). Al debate se han incorporaron dos cuestiones: una posible cuarta pista sobre el mar (proyecto desestimado a día de hoy), que eliminaría de forma definitiva las molestias acústicas derivadas del vuelo de los aviones, el conflicto socio-ambiental que ha sido el de mayor queja de la población. Y una segunda cuestión: la construcción de un NET, satélite, que se ubicaría entre las dos pistas paralelas y frente a la terminal sur. Este nuevo edificio ofrecería mayor capacidad para la gestión de pasajeros y sus equipajes.

Ya hoy en día, lo que se debate es para qué se necesita una nueva Terminal si, a la larga, tampoco podremos asumir más operaciones. Si no se incrementa la capacidad operativa del campo de vuelos, y no sería un gran incremento de hacerlo, no es necesario construir el NET (satélite).

Por eso el análisis de datos precedentes, que acompañamos con un análisis DAFO, con la idea de detectar oportunidades y amenazas, debilidades y fortalezas, grosso modo, para cada uno de los aeropuertos.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Diagnostico DAFO aeropuerto de Barcelona-LEBL

DEBILIDADES

- ▶ Próximo a alcanzar su nivel de saturación.
- ▶ Complejidad en el uso y gestión de la operativa de pistas (por la huella acústica y por la complejidad propia de la operativa mixta).
- ▶ Problemas con la puntualidad del aeropuerto (índice de puntualidad <15 del 71%, aunque mejorado respecto al año anterior).
- ▶ La mayor parte de su operativa se produce en verano (66%).

FORTALEZAS

- ▶ Infraestructuras de primer nivel, adecuadas para todo tipo de aviones.
- ▶ Localización en una de las ciudades mejor conectadas de Europa, que es, además, un potente destino turístico.
- ▶ Potente hinterland aeroportuario

OPORTUNIDADES

- ▶ Potencial crecimiento en nuevas rutas o frecuencias, directas.
- ▶ Margen de crecimiento en el número de pasajeros en conexión respecto a otros aeropuertos europeos.
- ▶ Estrategias turísticas vinculadas a la reducción de la estacionalidad del turismo.

AMENAZAS

- ▶ Desaceleración en el crecimiento de vuelos domésticos y europeos.
- ▶ Falta de consenso en la necesaria ampliación del aeropuerto para cumplir con las aspiraciones a convertirse en Hub.
- ▶ Pulso entre diferentes administraciones con estrategias opuestas en relación con las dimensiones del aeropuerto.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Diagnóstico DAFO aeropuerto de Girona-Costa Brava-LEGE:

DEBILIDADES

- ▶ Definición de destinos muy ligados al turismo de masas (turismofobia), con cada vez menor acogida por parte de los residentes.
- ▶ Dirigido a mercados turísticos emisores, con un mercado poco diversificado (casi ausente el viajero de negocios).

FORTALEZAS

- ▶ Infraestructuras adecuadas a las operaciones de aeronaves grandes
- ▶ Ubicación próxima a la costa, proximidad a Francia y otros potenciales mercados emisores de demanda.
- ▶ Integración en el sistema aeroportuario catalán, complementando al LEBL-JT Barcelona El Prat.
- ▶ Infraestructuras atractivas para la operación, en línea con su integración en el sistema aeroportuario catalán.
- ▶ Tasas aeroportuarias más bajas que las del aeropuerto de Barcelona

OPORTUNIDADES

- ▶ Estrategias turísticas vinculadas a la reducción de la estacionalidad del turismo.
- ▶ Posibilidad de desarrollo como centro de distribución de carga (logística de paquetería).
- ▶ Nicho para el transporte de mercancías por vía aérea, especialmente aprovechando el desarrollo de la paquetería y las redes de comunicaciones no sólo de la provincia, sino de todo el territorio catalán.
- ▶ Instalaciones adecuadas al desarrollo de la aviación ejecutiva.

AMENAZAS

- ▶ Peligro de convertirse en “la cuarta pista” de El Prat, supeditando sus intereses a los del principal, en lugar de seguir estrategias colaborativas de desarrollo conjunto.
- ▶ Estacionalidad del turismo.
- ▶ Riesgo de quiebras de grandes operadores turísticos (iniciada por Thomas Cook el pasado año).

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Diagnóstico DAFO aeropuerto de Reus-LEERS:

DEBILIDADES

- ▶ Área de influencia del aeropuerto de Barcelona, y de los puertos de Barcelona y Tarragona.
- ▶ Estacionalidad del aeropuerto muy marcada. Atracción de rutas muy centradas en mercados emisores. En definitiva, poca diversificación de rutas y de perfil del usuario.
- ▶ Escaso tráfico aviación ejecutiva y privada.
- ▶ Alta dependencia de aerolíneas denominadas LCC, que a su vez dependen de la firma de acuerdos con las administraciones para establecer rutas que les resulten competitivas.

FORTALEZAS

- ▶ Proximidad a la costa y a los municipios costeros, como Salou y Cambrils.
- ▶ Instalaciones e infraestructura adecuada a diversos tipos de aviones, incluso de fuselaje ancho.
- ▶ Las más bajas tasas aeroportuarias
- ▶ Hinterland: proximidad a industrias potentes y presencia de multinacionales en la comarca.
- ▶ Clima favorable para las operaciones aéreas.

AMENAZAS

- ▶ Aspiraciones puertos de Tarragona y Barcelona, con estrategias para la atracción de visitantes en buques de crucero.
- ▶ Desarrollo de otros aeropuertos próximos, con características similares.
- ▶ Riesgo de quiebras de grandes operadores turísticos (iniciada por Thomas Cook el pasado año).

OPORTUNIDADES

- ▶ Colaborar, en lugar de competir, con Barcelona y Girona, a través de la integración en un sistema aeroportuario catalán.
- ▶ Desarrollo de rutas más atractivas para las multinacionales localizadas en el hinterland, para intercambio de relaciones comerciales y de negocios.
- ▶ Nicho para la facilitación de aviación ejecutiva.

Como ya se avanzaba en la introducción y se desprende del análisis realizado y los datos facilitados hasta ahora, se quiere proponer la integración del aeropuerto de Reus como parte del Sistema Aeroportuario Catalán, formado actualmente por los aeropuertos de Barcelona y Girona. Un sistema formado por tres aeropuertos de la red de Aena, con fortalezas que le ayuden a conseguir sus objetivos, pero contribuyendo a conseguir el máximo del sistema. Podríamos proponer un sistema en el que Reus y Girona se supeditaran a Barcelona, pero ello supondría una falta de autonomía en la gestión. Sin embargo, proponemos un sistema en el que ningún aeropuerto está supeditado al otro, sino que cada uno de ellos potencia sus fortalezas, aprovecha sus oportunidades, es pieza del sistema, y, por tanto, contribuye al éxito del sistema en su conjunto.

El hecho de que tanto el aeropuerto de Girona como el aeropuerto de Reus estén actualmente caracterizados por una operación estacional y en su mayoría, operada por aerolíneas de bajo coste y a través de touroperadores, no permite pensar que vayan a aportar tráfico a Barcelona como HUB. Pero sí pueden ser instrumentos de descongestión del aeropuerto de Barcelona, que, transfiriendo vuelos a Reus y Girona, y además, y es lo que queremos poner aquí de manifiesto, y con una adecuada coordinación y estrategias integradas, pueden (deben) suponer un beneficio para toda la región.

Esto es importante porque en el caso del tipo de sistema que proponemos para Cataluña, lo que se busca es que cada uno de ellos pueda hacer eficientes sus infraestructuras y las inversiones realizadas, y que sea el sistema en su conjunto el que sirva a todo el territorio y a la sociedad. Para sistemas en que los aeropuertos están al mismo nivel, lo adecuado es una gestión descentralizada, autónoma o independiente, y cabe una privatización para conseguir esa eficiencia en la gestión.

La principal fortaleza del aeropuerto de Barcelona es su localización, con una zona de influencia muy potente y una red de comunicaciones viarias y ferroviarias que le convierten en un aeropuerto de primer orden. La infraestructura de las redes de transporte en Cataluña, descrita en el capítulo 7, aunque con algunas obras pendientes de ejecución todavía, contribuye a que los tres aeropuertos se puedan comunicar bien entre sí, y que, desde cualquiera de los tres, se pueda acceder a toda la región, completando así, además de la oferta turística de la región, las posibilidades de convertir el sistema en un mercado emisor de turismo, y potenciar además vuelos de negocios, que es una debilidad de los dos aeropuertos más pequeños, y que se podría mejorar en el aeropuerto de Barcelona.

Así, el aeropuerto de Barcelona, siguiendo sus aspiraciones, se mantendrá como aeropuerto de primer orden, siguiendo las acciones que ya tiene definidas para conseguir ser centro de

conexiones intercontinentales, en un segmento distinto al que caracteriza al aeropuerto de ASMadrid/ Barajas (que también pertenece a la red de Aena), el denominado “long haul low cost”²⁴. Independientemente del apelativo de bajo coste, la otra cuestión a la que aspira LEBL en esta línea es a ser el punto de conexión para rutas hacia el Este (Asia y Oriente Medio), mientras que el aeropuerto de Madrid cubriría rutas hacia el Oeste, principalmente la América Latina.

En este escenario, Girona y Reus se podrían especializar en la recepción de vuelos domésticos y europeos a destinos turísticos tanto de mar como de montaña, en sus respectivas provincias, pero también podrían disponer sus alojamientos para quienes deseen visitar la ciudad de Barcelona.

Además, tanto la provincia de Tarragona como la de Girona especialmente, y en el conjunto de todo Cataluña, la actividad económica es dinámica, y se piensa que tanto el aeropuerto de Reus como el de Girona pueden ser adecuados para atraer vuelos regionales que puedan descongestionar el aeropuerto de Barcelona, ya que tienen la infraestructura adecuada.

Las principales debilidades del aeropuerto de Girona y de Tarragona están ligadas a la altísima estacionalidad, vinculada a su vez al Turismo de Sol y Playa. En esta línea se ha de decir que en el Plan Estratégico de Turismo de Cataluña 2018-2022 se recoge como uno de los objetivos el incremento del turismo de interior, y se orienta hacia la consecución de un turismo sostenible, mejor distribuido por todo el territorio catalán, y más orientado a la calidad en detrimento de la cantidad. Estas estrategias turísticas se consideran una oportunidad para, de manera conjunta, realizar acciones de promoción turística a la región más allá de la temporada de verano. Además, su buena comunicación con la ciudad de Barcelona, permite que los alojamientos de una y otra provincia puedan ser la base para planificar sus visitas a Barcelona.

Otra línea de acción está relacionada con la carga aérea. Ni en el aeropuerto de Girona ni el aeropuerto de Reus tiene mucha relevancia el transporte de la carga aérea (de hecho, en este segundo no se ha transportado carga en los últimos años). Sin embargo, en la provincia de Girona hay una floreciente industria relacionada con la paquetería y la venta on line, por lo que puede resultar adecuado para operar rutas de carga aérea para este segmento de la carga, sobre todo teniendo en cuenta que las instalaciones están operativas las 24 horas del día, algo que no ocurre en Reus.

²⁴ Se denomina de esta manera, también más suavemente “nuevo largo radio” a las operaciones intercontinentales de aerolíneas de bajo coste. Actualmente, en Barcelona, tanto Norwegian, quien abre el mercado, como Level, para seguirle de cerca, operan rutas que unen Barcelona con América.

Por otro lado, el Aeropuerto de Reus podría continuar en su línea de facilitar la aviación privada y deportiva y facilitando que el CESDA consiga sus objetivos y continúe siendo el centro de referencia para la formación de pilotos que ya es hoy en día.

Pero en cualquiera de los dos casos, hay una oportunidad para aprovechar el fuerte crecimiento que se está registrando en la aviación ejecutiva.

10. BREVE REPASO A LAS NUEVAS CORRIENTES SOBRE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN AEROPORTUARIA.

AEROPUERTOS Y TERRITORIO

Según la literatura existente en relación con la relación entre aeropuertos y territorio, sabemos de la importancia que tiene este hecho y de la relación de interdependencia entre aerolíneas, territorio y aeropuerto: las características territoriales afectan al diseño del aeropuerto (y a sus aspiraciones: mayor o menor tamaño), y atraen a unas u otras aerolíneas (distintos segmentos de mercado). A su vez, el que una aerolínea tenga interés y facilidades para operar a un aeropuerto, afectan al éxito del mismo; y por fin, al éxito de un aeropuerto, repercute económicamente sobre el territorio en el que está ubicado, atrayendo, a su vez, a unas u otras aerolíneas y segmentos de mercado.

Los aeropuertos no sólo son infraestructuras de transporte, sino que son elementos de dinamización del territorio en el que están inmersos, en un sistema económico, a día de hoy, altamente globalizado. Se sabe que la existencia de un aeropuerto supone una mejora del posicionamiento de la ciudad o territorio a la que sirve, y por tanto, es motor de desarrollo de regional.

Pero, necesariamente, también se produce esa afectación al territorio, por lo que es inexcusable la existencia de un diálogo fluido, abierto y creativo para poder alcanzar acuerdos satisfactorios para todos los implicados. La falta de previsión en la planificación de aeropuertos, y que no se incluyan los elementos sociales y ambientales, sólo puede ser fuente generadora de problemas a la larga, traducidos en falta de capacidad aeroportuaria, que pueden, además estar más motivados por las características ambientales y socio-ambientales de un aeropuerto, que por razones propiamente técnicas o de capacidad puramente infraestructural.

Los cambios que viene sufriendo el sector aéreo en las últimas décadas son consecuencia de la desregularización, los esfuerzos para la liberalización del mercado, con la privatización de aerolíneas, la eclosión de las aerolíneas de bajo coste, que a su vez también empuja el desarrollo de los aeropuertos secundarios y el aumento de las presiones socio-ambientales. Esta transformación tiene también como consecuencia el cambio de paradigma en la planificación aeroportuaria, y ésta es esencial para adaptar los aeropuertos a las necesidades futuras, que han de estar supeditas al servicio público, pero también a la eficiencia en la gestión económica de las inversiones en dichas infraestructura y de los beneficios sobre territorio y comunidad a la que sirve.

Los primeros movimientos destacables que inician la transformación del sector, se producen en la década de los 70, cuando en EEUU se desregulariza la industria aérea doméstica y se firma el primer acuerdo entre ese país y el Reino Unido, momento a partir del que los estados comienzan a negociar los servicios aéreos internacionales en base a acuerdos bilaterales. En Europa, durante los años 80 y 90 del pasado siglo, se introducen normas desreguladoras (afectando a las estrategias y políticas de libre competencia, precios, acuerdos bilaterales), que eliminan las barreras de entrada y permiten el acceso de nuevas aerolíneas al un mercado hasta aquél momento, monopolizado por las aerolíneas de bandera de cada país.

La entrada de “las bajo coste” y la corrientes privatizadoras han supuesto la desaparición de algunas de aquéllas denominadas aerolíneas de bandera; y para disminuir el nivel de competencia, las aerolíneas comienzan un proceso de fusiones y alianzas entre ellas, a nivel global. Y esto es importante porque es en los vuelos intercontinentales donde las aerolíneas de bandera obtienen sus mayores beneficios, y por tanto tienen interés en potenciar rutas nacionales y conexiones regionales que puedan alimentar las rutas de largo radio, a través de aeropuertos en los que establecer un centro de conexión y distribución de sus vuelos, llamados HUBS.

Los Hubs aeroportuarios responden al modelo Hub and Spoke. Es un sistema que busca reducir el número de rutas, concentrando el tráfico en aeropuertos de gran capacidad, desde los que enlazar el tráfico que llega de los aeropuertos más pequeños. El modelo busca optimizar los recursos agrupando la operativa de unas características (largo radio) en un aeropuerto, mejorando la eficiencia, eliminando las operaciones más complejas y menos frecuentes de los aeropuertos más pequeños que alimentan el centro de distribución. Sin embargo, tiene como inconveniente, y que es clave en la gestión de los aeropuertos en los que las aerolíneas establecen un HUB, la probabilidad de contagios con una inadecuada gestión de factores, como puede ser, por ejemplo, los retrasos. No es frecuente que más de una aerolínea tenga establecido su HUB en un mismo aeropuerto, ya que, cuando una aerolínea decide establecer su centro de conexión en un aeropuerto, también pretende tener privilegios y tener poder en las decisiones de planificación y gestión de ese aeropuerto.

Para que un aeropuerto se convierta en un HUB tiene que existir una línea aérea que quiera establecer su centro de conexiones en ese aeropuerto y convertirlo en su polo de desarrollo. Y el que una aerolínea emplee un aeropuerto como HUB, significa el desarrollo de ese aeropuerto y del territorio/región en la que está inmerso. Paralelamente, y para que funcione el HUB, deben existir y desarrollarse los aeropuertos regionales/secundarios. De modo que, en la actualidad, podemos hablar no solamente de aeropuertos que son centro de conexión

para alguna aerolínea, o de aeropuertos que sirvan a un territorio, sino de sistemas aeroportuarios, es decir: un grupo de aeropuertos que sirven a un mismo territorio

En esta nueva configuración que nos han ido dejando las transformaciones en el sector, además del crecimiento que han experimentado los aeropuertos principales, también han tomado relevancia los aeropuertos secundarios, por lo que la planificación aeroportuaria requiere del desarrollo de estrategias de mayor alcance, de tipo regional, tomando en cuenta que la existencia de esta interdependencia para la supervivencia, en particular de los secundarios, y eliminando incongruencias o situaciones de competencia entre aeropuertos en una misma región.

En el caso de Barcelona, Reus y Girona, no se espera que los dos últimos aporten pasajeros al primero vía aérea, funcionando el primero como un nudo de conexiones, pero sí que determinado tráfico opere a estos aeropuertos en función de sus destinos finales, y que Barcelona pueda ser HUB, por ejemplo, para Level, transportando a los pasajeros que a su vez llegarían a través, de, por ejemplo, la red de Vueling, convirtiéndose en centro de conexión para las rutas intercontinentales.

Más allá del uso o de la orientación que se le quiera dar a un aeropuerto para hacerlo eficiente y competitivo, y también en relación con el territorio, un aeropuerto es pieza esencial en las comunicaciones de un territorio, ya que es un intercambiador multimodal del transporte, y se está integrado con el resto de las redes de transporte, necesario para la funcionalidad del sistema aeroportuario. Ya ha quedado claro que aeropuerto, territorio y entorno han de ir, necesariamente, de la mano, y la integración territorial se exige en la moderna planificación aeroportuaria. *“se debe garantizar una magnífica funcionalidad del ámbito común: aeropuerto más entorno”*²⁵, Ángel Villa Hernando, en su máster class del pasado 15 de Febrero).

Por otro lado, la coordinación, explotación, conservación y administración de aeropuertos públicos y civiles en España es competencia de la administración pública civil (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, MOPT, MOPTMA, Fomento, ahora MITMA), a través de la creación, en origen, del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea²⁶. Posteriormente se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos “de interés general”, creándose la sociedad mercantil estatal AENA Aeropuertos, S.A., dotada de un conjunto de funciones y obligaciones en

²⁵ Ángel Villa Hernando, en su ponencia durante el MUGA 2019-2020.

²⁶ Art. 82 de la Ley 4/1990, de 29 de Junio.

materia de gestión y explotación de servicios aeroportuarios²⁷, y más tarde, se aprueba un nuevo cambio en su denominación y estructura, y se recoge el régimen de la red de aeropuertos de interés general como “servicio económico general, de modo que se garantice la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, la accesibilidad, suficiencia, idoneidad de la capacidad de las infraestructuras, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos”²⁸.

AENA es el gestor aeroportuario de los aeropuertos españoles de interés general, con forma de sociedad mercantil, con personalidad jurídica propia y distinta y separada de la del Estado. ENAIRE (entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento) tiene el 51% de las acciones (capital social de AENA), y es considerada una compañía sólida y saneada.

En Cataluña, hay aeropuertos y aeródromos que son de titularidad autonómica o local, así como de titularidad privada. En materia aeroportuaria, el Estado y las Comunidades Autónomas sostienen posturas distintas en lo referente a la gestión de los aeropuertos de interés general y a la planificación de los espacios aeroportuarios. Respecto a esta segunda cuestión, en nuestra Constitución (Art. 45), se concluye que los poderes públicos han de procurar un progreso social y económico en armonía con el medio ambiente, y ello se consigue a través de la planificación equilibrada.

Los gestores aeroportuarios, y, por tanto, AENA, ha de cumplir con el art. 40 de la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea, que determina las obligaciones de los gestores de aeródromos, aeropuertos (...), establece que ha de asegurar la continuidad en el uso en adecuadas condiciones de seguridad, cumplir las condiciones técnicas de seguridad en su diseño, construcción y uso; disponer de un plan de emergencias de protección civil; y cumplir los deberes legales en formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la Aviación Civil. La Ley 18/2014, de 15 de Octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, establece disposiciones en materia de regulación aeroportuaria y la obligación de que Aena cumpla con lo recogido en el DORA.

El DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) es el instrumento **de definición** de las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios

²⁷ RD Ley 13/2010, de 3 de Diciembre y RD Ley 20/2012, de 13 de Julio

²⁸ Ley 18/2014, de 15 de Octubre

básicos de la red de AENA, por períodos quinquenales. Es el instrumento de garantía de la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos en AENA. Establece las obligaciones de AENA durante un periodo de 5 años.

En el que está en vigor (2017-2021), se recoge la idea de importancia del sector aéreo en España, que se **considera estratégico** (por ser elemento de cohesión y conectividad territorial; por su impacto en el turismo y la contribución del sector al PIB, y por ser garante de la movilidad de los residentes en los territorios no peninsulares). Literalmente, recoge la idea de que el transporte aéreo es un elemento clave para la generación de riqueza y bienestar en nuestro país, por lo que se recoge también la importancia de que se continúe potenciando la competitividad del transporte aéreo y la idoneidad de nuestro sistema aeroportuario, manteniendo nuestro sector aéreo como una referencia internacional.

En el DORA se recogen las obligaciones de AENA, y fija una senda tarifaria (reducción de tarifas de 2,2% anual, que pretende mejorar la competitividad de los aeropuertos españoles, las inversiones a realizar; los niveles de calidad que deben cumplir los aeropuertos (estableciendo un plan de calidad global), y fija también un sistema de incentivos y penalizaciones para el caso de incumplimiento de las obligaciones.

Se espera un nuevo DORA que recoja las actuaciones previstas para el siguiente quinquenio (2022-2026), que ya se estaría perfilando, y en el que se había previsto un fuerte plan de inversiones que supondría un incremento tarifario ante el que las aerolíneas ya han mostrado su oposición. Las rondas negociadoras de un DORA II no se abrirán oficialmente hasta el segundo semestre de 2020, pero se preveía la ampliación de la capacidad de Madrid con una inversión de 1.050 millones de euros, y la nueva terminal en Barcelona, con la misma inversión.

Además del DORA, y, para definir las grandes directrices de ordenación y desarrollo de un aeropuerto, el Estado, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se sirve de los Planes Directores, que constituyen un instrumento de planificación, y cuyo objetivo primordial es asegurar un desarrollo coherente para el aeropuerto, a medio y largo plazo, para satisfacción de la demanda futura, pero también con el importante objetivo de conseguir el mínimo impacto sobre el entorno.

Los planes directores de los aeropuertos establecen las principales directrices de desarrollo, de modo que quedan configurados como instrumento de planificación al más alto nivel, y son aprobados después de superar complejos y arduos debates con las Administraciones y agentes interesados.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

Los Planes Directores deben ser informados por las Administraciones Públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Aquéllas administraciones públicas que tengan competencias sobre el territorio en el que se insertará el espacio aeroportuario deben coordinarse, para lo que se utilizan variados instrumentos de planificación, se referirá, tanto el aeropuerto como su zona de servicio como Sistema General Aeroportuario.

Este sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un Plan Especial (o cualquier otro instrumento equivalente de planificación), en el que se incluirán medidas y previsiones, aquéllas que sean necesarias, para el aseguramiento de una gestión eficiente y una adecuada explotación del aeropuerto, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales del transporte, buscando cumplir con el objetivo de la intermodalidad.

Para los aeropuertos de interés general, la zona de servicio será delimitada por el Ministerio de Fomento, y debe incluir las superficies necesarias para la actividad del aeropuerto, así como las destinadas a tareas complementarias y espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento futuro. Se incluyen los usos industriales y comerciales que sean necesarios.

La aprobación del Plan Director, exige un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

La tramitación y aprobación del Plan Director está regulada por el Artículo 5 del RD 2591/1998, donde se especifica que los Planes Directores tienen que ser informados por varios Ministerios y por las administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Antes de ser aprobados por el Ministerio de Fomento, los Planes Directores de cada aeropuerto también deben ser informados por el Comité de Coordinación Aeroportuaria de la respectiva Comunidad o Ciudad Autónoma según el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio. Adicionalmente, se debe llevar a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Directores, en base a la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, logrando así integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de los instrumentos de planificación

Lo que se quiere poner de relevancia es que la planificación aeroportuaria está imbricada con **la ordenación del territorio y el urbanismo**, lo que conlleva la **conurrencia de diferentes administraciones y competencias sobre el espacio aeroportuario**. Al margen

de qué digan expresamente las normas, se ha de hacer una interpretación de las mismas en un contexto actual.

Es en nuestra Constitución donde está recogida la reserva al Estado, en exclusiva, la competencia en materia de aeropuertos denominados “de interés general”, sin que quepa descentralización, ni respecto a la titularidad ni respecto a la gestión de los aeropuertos. También se recoge en la constitución que es el Estado quien califica un aeropuerto como “de interés general”. Quien asume por tanto el control administrativo en la construcción, puesta en marcha, aprobación del plan director, y reserva de gestión, es el Estado, a través del Ministerio de Fomento.

Como ya hemos señalado, los aeropuertos están considerados como un factor esencial en el crecimiento económico de las regiones en las que se sitúan, y, la oferta de vuelos, especialmente los de larga distancia, son por tanto un factor clave para situar al territorio/ciudad circundante en la lista de ciudades importantes a nivel mundial.

Durante los últimos años se ha avanzado en nuevos modelos de gestión aeroportuaria, y es que los aeropuertos han pasado de ser considerados un servicio público, a tener relevancia como entidad económica capaz de generar riqueza. Ello es debido, por un lado, a la creciente participación del sector privado en la gestión y financiación de los aeropuertos, y, consecuentemente, de la aplicación de criterios comerciales; y por otro lado, a las políticas que avivan la competencia entre aeropuertos y aerolíneas (política de “Cielos Abiertos” y aerolíneas de bajo coste, principalmente).

Y en línea con las tendencias, según diversas interpretaciones y según las corrientes actuales, se estudia la posibilidad de que la competencia sea cedida a de las comunidades autónomas. Y es que los Planes Especiales, que deben recoger los medios de gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y, en especial , su conexión a los sistemas generales de transporte terrestre, es un instrumento de vital importancia para conseguir el objetivo de la intermodalidad del sistema de transporte, de modo que la competencia para su elaboración debiera corresponder a Urbanismo, a diferencia de los Planes Directores, según defiende Bernardo Sánchez Pavón en su informe “La necesidad de una planificación aeroportuaria plenamente participada. Análisis prospectivo de la intervención autonómica en los espacios aeroportuarios de interés general”. En ese caso, sería competencia de las Comunidades Autónomas, a quienes correspondería la regulación jurídica del proceso para la elaboración del Plan Especial, y quienes debieran coordinar a las demás entidades locales y sobre el que tendría que tener competencias.

La existencia de una oferta de servicios aéreos de calidad y que comuniquen un territorio con áreas geográficas lejanas en vuelo directo es un elemento importante (fundamental) en las decisiones de localización de las multinacionales, en particular de aquellas especializadas en sectores intensivos en conocimiento.

Por ello, los aeropuertos que desempeñan la función de HUB (centro de conexión/distribución de pasajeros hacia destinos intercontinentales), son vistos como un elemento relevante, especialmente para el segmento de negocios, en el que el tiempo que se invierte en un viaje también tiene un coste (en vuelos no directos tiene un coste adicional al tiempo invertido la incertidumbre asociado a coger dos vuelos, y también lo tiene la incomodidad-menor calidad).

GESTIÓN DE AEROPUERTOS

Esas transformaciones del sector a las que hacíamos referencia, han traído consigo no sólo los cambios en los paradigmas de planificación aeroportuaria, sino también cambios en los modelos de gestión aeroportuaria.

El sector aeroportuario es un mercado complejo en el que se encuentran entremezclados intereses tanto públicos como privados. En el caso de Europa, hay diferentes modelos de gestión, con sus ventajas y desventajas. En otros países de nuestro entorno, se ha optado por aeropuertos independientes, gestionados por autoridades locales (por ejemplo, Alemania). En otros casos, varios aeropuertos se unen entre sí para formar una mini red que les permite obtener economías de escala.

En Europa, el modelo de referencia desde hace unos años, se caracteriza porque la titularidad del aeropuerto es generalmente pública o mixta, y cada infraestructura se gestiona de manera individualizada y separada del resto de los aeropuertos. Son las entidades territoriales las acostumbran a tener la potestad sobre la gestión, quedando de manifiesto así fuerte relación entre aeropuerto y territorio.

En los países en los que los aeropuertos se gestionan en red, de manera centralizada, se suelen tener un único aeropuerto de grandes dimensiones. En el caso de España, los aeropuertos son gestionados por AENA, y los aspectos fundamentales de la actividad, inversiones y negociaciones con aerolíneas, están centralizadas. Por tanto, no es posible ni la competencia entre aeropuertos, ni existen políticas comerciales diferenciadas, y no siempre se realizan las inversiones en base a criterios de mercado ni se optimizan los recursos. La ventaja que se suele señalar para defender la gestión en red la gestión en red

es que persigue el objetivo de cohesión territorial y solidaridad entre territorios, permitiendo garantizar la provisión de tráfico aéreo en regiones que no pueden generar por sí solas un nivel de tráfico elevado, regiones que, por lo general, no están en los primeros puestos del desarrollo económico.

En el caso de España y Aena, el déficit de unos aeropuertos se compensa con el superávit de los otros, y es también el superávit lo que financia las inversiones necesarias en cualquier aeropuerto de la red. El tráfico está concentrado en el aeropuerto de Madrid, especialmente el de larga distancia, siendo además Madrid el centro de distribución de Iberia, líder en las conexiones intercontinentales hacia el Oeste.

La gestión en Red tiene la ventaja compensar pérdidas en los aeropuertos más deficitarios con las ganancias de los más rentables, por lo general, los más grandes, de modo que estos son los que subvencionan a los más pequeños, que a su vez, alimentan el tráfico a los aeropuertos de mayor tamaño. Sin embargo, los aeropuertos pequeños con una gestión local y descentralizada, más independiente en la toma de decisiones, y, por tanto, más ágil, será capaz de tener en cuenta los intereses locales de la región a la que sirve, y por tanto, integrarse mejor en el territorio y la comunidad en la que se circunscribe.

Actualmente, existe en Europa una tendencia hacia la privatización de los aeropuertos (reseñar aeropuertos de gestión privada en Europa y España). Esta privatización puede ser total o parcial, y está liderada en Europa por el Reino Unido, que tiene más de la mitad de los aeropuertos en manos privadas.

Si se considera que los aeropuertos son generadores de riqueza en la región a la que sirven, privatizar los aeropuertos puede suponer, según defienden los detractores de la privatización, que los inversores busquen sólo la obtención del dividendo y se pierda de vista el objetivo dinamizador del territorio en el que el aeropuerto está inmerso, ya que además, una inversión pública se espera que sea generador de riqueza a largo plazo para dicho territorio. Pero argumentando a favor de la privatización nuevamente, se cree que elimina las ineficiencias y genera una cultura orientada al cliente.

Los aeropuertos compiten por atraer a los pasajeros de una región determinada (radio aproximado de 100km) a su aeropuerto y no al más próximo (ejemplo de competencia entre aeropuertos gallegos, vascos, o levantinos); compiten también por los pasajeros en tránsito (hubs, en España Barcelona pretende ser un HUB pero ha de ser capaz de encontrar un segmento distinto al que se opera en Madrid, que a su vez, compite con otros grandes aeropuertos europeos (LHR, CDG, FRA, AMS) para vuelos continentales. Y siendo un

elemento del entramado turístico, que constituye también un motor de desarrollo para las regiones, los aeropuertos compiten por atraer turistas a su región: aerolíneas de bajo coste, subvencionadas generalmente, que buscan mejorar los márgenes por asiento, y por tanto, que cambiarán de destino turístico si otro aeropuerto le ofrece unas condiciones más atractivas.

Al hilo de la cuestión de la gestión de los aeropuertos y su relación con el territorio, que sabemos que preocupan en Cataluña, es posible también formar un Sistema Aeroportuario.

Un sistema aeroportuario es un conjunto de aeropuertos que se sirven entre ellos, coordinados de tal modo que se obtengan sinergias y se potencien positivamente, de modo que se haga más eficiente la gestión del transporte aéreo en una región.

Un conjunto de aeropuertos podrá ser considerado como sistema aeroportuario si cumple estas tres condiciones:

1. Jerarquía, consecuencia de la Unidad. La unidad exige una política común, con cierta uniformidad normativa. En el caso de España, donde el estado está descentralizado, se recoge en la Constitución de forma expresa que será atribución del Estado dictar la legislación básica en materia de transporte aéreo, lo que evitaría la ingobernabilidad del sistema aeroportuario español en caso de que cada una de las 17 comunidades autónomas legislase según su conveniencia con el mismo número de políticas aeroportuarias, distintas entre sí.

En España, el PEIT (2005-2020), divide los aeropuertos españoles en cinco grupos, que se relacionan a continuación.

- a. Troncales (40%), siendo pivotes de la Red aeroportuaria.
- b. Turísticos Insulares, de importancia vital para el sector turístico, en particular de los sistemas insulares y para la integración de estos territorios con la España peninsular.
- c. Aeropuertos metropolitanos con conexiones internacionales, apoyados en grandes áreas metropolitanas: BIO, SCQ, SVQ, VLC.
- d. Aeropuertos turísticos peninsulares, principalmente a lo largo de la costa mediterránea, y, generalmente, afectados por acusada estacionalidad. Aquí situaremos aeropuertos como REU, GRO (AGP/ALC/LEI/MJV).
- e. Aeropuertos locales y regionales: el resto, cuyo tráfico es principalmente nacional y con una cuota del 10% del tráfico total de pasajeros.

Al margen de esta clasificación, también la UE también establece una clasificación: grandes aeropuertos comunitarios (cifra anual de pasajeros superior a los 10

millones), aeropuertos nacionales (cifra anual de pasajeros entre 5-10 millones), grandes aeropuertos regionales (entre 1 y 5 millones de pasajeros); y pequeños aeropuertos regionales (cifra de pasajeros inferior a 1 MPax).

Lo que se quiere evidenciar con las clasificaciones o categorización de los aeropuertos es la jerarquización de los mismos, y en base a dicha jerarquía se decidirán inversiones y ayudas públicas.

2. Coherencia en la articulación de los aeropuertos, eliminando las contradicciones, lo que no significa de ningún modo eliminar la competencia entre aeropuertos, sino promover dicha competencia, pero centrada en diferentes segmentos del mercado en lugar de hacerlo por alcanzar el mismo objetivo, por ejemplo, la mayor cuota de mercado), e ignorando otras utilidades/necesidades a cubrir, y por tanto, dejando otros nichos del mismo desatendidos.

En este sentido, en el caso de España, que tiene ciertas competencias descentralizadas y cedidas a las Comunidades Autónomas, pueden darse situaciones en las que se ha de buscar el encuentro de posiciones en aras de la adecuada coordinación para garantizar la coherencia del sistema, y respetar las decisiones de entidades territoriales menores. En Cataluña, más en concreto, existen aeropuertos que son titularidad de la Comunidad Autónoma, además de los 4 de interés general de titularidad estatal y gestionados por Aena, de modo que estamos ante un sistema aeroportuario complejo, por lo que se requiere respetar las decisiones de las entidades territoriales menores para no perjudicar el interés de estas ni quebrantar el reparto de competencias.

3. Completitud. Esto es, el sistema (conjunto formado por los aeropuertos) debe asegurar que se preocupa por cubrir todas las necesidades de la sociedad y del territorio al que sirve, y así, siguiendo la premisa, se podría completar el servicio aeroportuario con otros modos de transporte (por ejemplo, el ferroviario), allí donde este no llegue, y, en todo caso, revirtiendo en la sociedad, para alimentar el sistema.

La integración del aeropuerto de Barcelona y el de Girona en un sistema que propone el Plan Director de Barcelona (fase 2017-2026) es un modelo similar al implantado en otros países de Europa, por ejemplo, en el área de Londres, con un aeropuerto principal (que es uno de los HUB más importantes del mundo) y otros 3 aeropuertos, situados a menos de 100km, comunicados con la red ferroviaria con la ciudad, y que son principalmente utilizados por aerolíneas de bajo coste.

En España, hay también algún caso de aeropuertos, que estando situados muy próximos, funcionan como un sistema, no entrando en competencia por un mismo nicho de mercado,

como el ejemplo de los aeropuertos vascos. Se da también el caso contrario, el de los aeropuertos gallegos, que encontrándose a unas distancias entre ellos inferiores a los 100km, compiten descarnadamente, de modo que no sólo no consiguen mejorar su eficiencia en conjunto, sino que, sin pretenderlo, potencian el éxito de otros aeropuertos, como por ejemplo, el de Sà Carneiro en Oporto.

El Gobierno Vasco define su modelo de gestión aeroportuaria con el titular: “Un aeropuerto, tres terminales”, que ya es toda una declaración de intenciones, basada en la complementariedad entre los tres aeropuertos. En el documento “Modelo de gestión aeroportuaria integrado de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Modelo aeroportuario integrado de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Diagnóstico y propuestas”, elaborado por el Gobierno Vasco, se describe el posible modelo de implementación de una política aeroportuaria vasca (gestionada por la Comunidad Autónoma), elaborando un plan estratégico de negocio incluyendo los tres aeropuertos. Los tres aeropuertos del país vasco, como los 4 de interés general que hay en Cataluña, y, por tanto, cuya titularidad pertenece al Estado, son gestionados por Aena (sociedad participada por el Estado en un 51%), y por tanto, son integrantes de la red de aeropuertos españoles, con la particularidad de que son gestionados “en red”, lo que fundamentalmente significa las pérdidas de unos son compensados con las ganancias de otros.

El documento citado, alaba algunas de las bondades de la gestión en red efectuada por Aena, pero también señala las disfunciones, y es que, como en otras comunidades autónomas españolas, se cree que la lejanía respecto al territorio en la toma centralizada de las decisiones no es bueno para la región, ni trae toda la repercusión económico-social que sería deseable para el territorio-región en la que están inmersos estos aeropuertos, ya que se persigue un objetivo de autofinanciación global para todo el sistema aeroportuario (los deficitarios son financiados por los que tiene superávit).

También en ese documento se propone un modelo de gestión que permita construir un sistema aeroportuario “*moderno, eficiente, sostenible [...], en el que los aeropuertos que lo componen tengan definidas unas estrategias complementarias y sigan un plan estratégico común, con altos niveles de servicio y completamente integrado con el territorio [...]*”.

Aunque estos aeropuertos pertenezcan al estado y sean actualmente gestionados por Aena, la realidad es que cada uno de los tres aeropuertos está “especializado” en un segmento o nicho de mercado determinado, de modo que no compiten entre ellos, sino que se potencian y colaboran. Y esa es la cuestión, aunque subyazca la llamada de atención al cambio en el modelo de gestión y la cesión de las competencias a la Comunidad Autónoma, siguiendo las

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

líneas de transformación del sector y de gestión y planificación de aeropuertos que lleva años funcionando y promoviéndose en otros países de Europa.

Por concluir este trabajo, se recogen algunas recomendaciones:

Para el aeropuerto de Barcelona-LEBL

- ▶ No conviene desarrollar un nuevo edificio terminal, sin incremento de la capacidad del campo de vuelos.
- ▶ Se debe conectar por vía ferroviaria los tres aeropuertos de una manera eficiente y con buenas conexiones.
- ▶ Interesa también reordenar los tráficos de las aerolíneas de bajo coste, trasladándolos de Barcelona a Reus y Girona, de modo que Barcelona pueda usar los slots libres en vuelos de largo radio y alcanzar así sus aspiraciones, potenciando su papel de aeropuerto transcontinental.

Para los aeropuertos de Girona y Reus (LEGE, LEERS)

- ▶ Deben ser capaces de aliviar de vuelos de bajo coste a Barcelona, lo que contribuiría a su desestacionalización.
- ▶ Les conviene potenciar su perfil de aeropuertos euromediterráneos, extendido al perfil residente/empresario.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS, NOTAS DE PRENSA Y RECURSOS EN RED.

BERNARDO SÁNCHEZ PAVÓN, “La necesidad de una planificación aeroportuaria plenamente participada. Análisis prospectivo de la intervención autonómica en los espacios aeroportuarios de interés general”. Instituto Gallego de Estudios del Transporte y las Infraestructuras. Asociación Española de Ciencia Regional.

MARCOS GARCÍA CRUZADO, “Aeropuertos. Planificación, Diseño y Medio Ambiente”. Ed. Garceta, 2013.

PERE SUAU SÁNCHEZ, MONTSERRAT PALLARÉS BARBERÁ, “Planificación Aeroportuaria y Estrategias Ambientales en Cataluña”. Boletín de la AGE, Nº 45-2007, pags. 99-121.

BERNARDO SÁNCHEZ PAVÓN, “Planificación urbanística y aeropuertos de interés general. Reflexiones acerca de la intervención de los municipios en la planificación aeroportuaria”. Fundació Carles Pi i Sunyer d’Estudis Autonòmics i locals. Mayo, 2004.

GERMÀ BEL, XAVIER FAGEDA, “Aeropuertos y Globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio”. Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. 2006.

JAVIER R. VENTOSA, "Un Plan para crecer". Revista del Ministerio de Fomento. Aeropuertos, Marzo 2018.

GOBIERNO VASCO, "Modelo de gestión aeroportuaria integrado de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Modelo aeroportuario integrado de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Diagnóstico y propuestas".

Informe del CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE GALICIA, "Otra vez, el sistema aeroportuario gallego: ¿cooperación o competencia?". Vigo, 2013.

BERNARDO SÁNCHEZ PAVÓN, “Sistemas aeroportuarios, servicio público e iniciativa privada”. Publicación de las Naciones Unidas.CEPAL-Serie de Recursos naturales e infraestructura, Nº 154. Julio 2011.

FOMENT DE TREBALL NACIONAL, "Propuesta de medidas urgentes para la mejora en la inversión y gestión de las infraestructuras en Cataluña". Diciembre 2019

AUTORITAT METROPOLITÀ DE BARCELONA. “Pla Director D’Infraestructures. Avanç: Diagnosi preliminar estratègica, objectius i abast del pdl 2021-2030”. Septiembre 2019.

IGNASI RAGÀS, "Model de Gestió Aeroportuària". Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. 2005.

GENERALITAT DE CATALUNYA, “Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020”. Departament de Territori y Sostenibilitat. Direcció General de Trnsports i Mobilitat. 2020.

CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ DE BARCELONA (y otras), “Memoria Económica de Cataluña. 2018”.

El Sistema Aeroportuario Catalán: LEBL,LEGE,LEERS

BARCELONA AIR ROUTE DEVELOPMENT COMMITTEE/CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA, SERVICIOS Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA, , “Activities Report 2019.

Pla Estratègic CDRA 2018-2019. Barcelona Leading the New Long Haul.

Estratègia Turística de Girona i el seu Territori. Pla d'accions per un turisme sostenible i de qualitat 2022. Document d'anàlisi i diagnosi. UTE Estratègia Turística de Girona i el seu territori. UdG JMR ALS. 2018.

Plan Estratégico de Turismo de Cataluña 2018-2022. Innovative Tourism Advisors y Generalitat de Catalunya, Departament d'Empresa i coneixement.

“Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante”. Informe Ministerio de Fomento-Diciembre 2016.

PRINCIPALES WEBS CONSULTADAS

www.mitma.gob.es
www.foment.com
www.catalunya.com
www.gencat.com
www.porttarragona.cat

AENA, Notas De Prensa:

“De la Serna presenta el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona-El Prat Fase 2017-2026”, 12 de febrero de 2018.

“Aena aprueba el inicio de la tramitación de los Planes Directores de los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid Barajas, Barcelona-El Prat y Girona Costa Brava”, 25 de Abril de 2018.

“Aena presenta su plan estratégico 2018-2021 (...)”

Artículos periodísticos y de opinión:

Enric Llarch, “El Prat I, un aeropuerto con plomo en las alas”, “Girona y Reus II, hasta 20 millones más de pasajeros”, “El Prat: hub o no hub, esa es la cuestión?”. VIAEMPRESA, Febrero 2020.

Óscar Oliver, “Aeropuerto de El Prat: ¿llegamos tarde? VIAEMPRESA, Enero 2020

elDiario.es, “El futuro del Aeropuerto de El Prat se debate entre ampliarlo para atraer pasajeros y la propuesta de Colau de reducir vuelos”, Enero 2020