

REPORTAJE: INFRAESTRUCTURA

Aeropuertos para todos

Razones políticas y no económicas están detrás de todos los aeródromos inaugurados en los últimos años. Ninguno alcanzará el umbral de rentabilidad, según los expertos

LUIS GÓMEZ 01/05/2011

El primer domingo de abril, el personal del aeropuerto de Huesca vio despegar el último avión comercial del año. Destino, Londres. No hay constancia de escenas de emoción entre los presentes. Los más de treinta empleados de la instalación y el retén de seis bomberos que trabaja en un edificio anexo no tendrán motivos para desesperarse: tienen garantizado un empleo fijo aunque les falte actividad para el resto del año. Aeropuertos sin trabajo hay demasiados en España. Uno es Castellón, recién inaugurado y sin aviones, una circunstancia que se puede repetir en Murcia dentro de unos meses. Otro es Ciudad Real, con la mitad de la plantilla en casa afectada por un ERE. O el de Teruel, que espera dueño.

Es posible que Castellón no tenga más suerte a medio plazo que Huesca, donde durante los próximos ocho meses no se espera un vuelo comercial. Desde aquel domingo de abril, el aeropuerto de Huesca es un oasis de tranquilidad. A media mañana, nueve automóviles descansan en el *parking* del aeropuerto mientras tres empleados de limpieza consumen un cigarrillo y charlan en el exterior del recinto. No tienen prisa: el aeropuerto está reluciente y no es difícil mantenerlo limpio. La cafetería está abierta y a la vista de la bollería y los enseres que descansan sobre la barra no puede concluirse que carezca de actividad. ¿Demasiada cafetería para atender a 30 empleados? No, hay gente que acude a comer al aeropuerto, dados sus buenos precios. Sobre todo durante el fin de semana, donde acuden familias y grupos. "No tenemos vuelos, pero aquí siempre viene gente a comer", reconoce la empleada del establecimiento.

En las oficinas, la gente parece inmersa en algún cometido. El agente de seguridad permanece sentado frente a un panel de pantallas que ofrece imágenes de todos los ángulos de un aeropuerto donde no se espera nada, salvo alguna avioneta de vez en cuando. La directora no es amiga de dar explicaciones: gestiona la soledad del lugar, pero el proyecto no ha sido responsabilidad suya. Naturalmente, los locales comerciales del interior están cerrados. No es un edificio fantasma porque está habitado y no ha perdido el aspecto de local recién estrenado. Es simplemente un aeropuerto que espera el próximo vuelo para dentro de ocho meses.

Huesca es el paradigma de una política aeroportuaria absurda. Cuatro años después de su inauguración nadie parece dispuesto a aceptar la responsabilidad de su paternidad. El proyecto nació por iniciativa personal de Rodolfo Ainsa, senador del Partido Popular, considerado en la localidad como un político tan bien relacionado en Madrid que alardeaba de sus comidas en casa de José María y Ana, como él llamaba a Aznar y Botella en círculos privados. Se proclamaba amigo de Francisco Álvarez Cascos, por entonces ministro de Fomento, otro de los impulsores de un proyecto que heredó el Gobierno socialista y no supo darle carpetazo a tiempo. No hubo voz disonante entre las autoridades oscenses y aragonesas de ambos partidos políticos, que dieron por buenas las excelencias futuras de la inversión. La inauguración fue un acto de exaltación local el 10 de mayo de 2007.

La noticia de que Huesca fue el aeropuerto español con menos pasajeros durante 2009 (6.228) no amilanó a los más recalcitrantes que señalaban que, a pesar de todo, había incrementado su volumen de actividad en un 56,4% respecto al año anterior. Puestos a defender lo indefendible, los gestores pusieron el foco en otro dato estadístico: Huesca ascendía a la posición número 21 entre los 48 aeropuertos de AENA por número de operaciones. Es decir, hubo más operaciones (21.441) que pasajeros. ¿Acaso los aviones volaban vacíos? No, el truco estaba servido: eran los chinos quienes volaban, 140 pilotos en prácticas que ocuparon unas instalaciones anexas durante un año, contratadas

por la empresa Top Fly, encargada de su formación. Durante un año, los aprendices chinos despegaben y aterrizaron a diario y eso le dio vida al aeropuerto. Vida y más de un susto porque se perdían en el espacio aéreo con cierta frecuencia, hasta el punto de que algunos terminaban inexorablemente aterrizando en Zaragoza entre el pánico de los controladores.

Pero los chinos se marcharon y la única compañía privada instalada en Huesca (Pyrenair, de capital aragonés, que trató de hacerse un hueco en el mercado con vuelos para esquiadores) cerró sus actividades y eso a pesar de que el Gobierno de Aragón la subvencionaba. Cada pasajero que aterrizaba o despegababa de Huesca le costaba al erario público 700 euros. Así se explica que las pérdidas del aeropuerto el último ejercicio alcanzaran los seis millones de euros y que su futuro se presente dramático. El de Huesca quedó señalado como un aeropuerto insostenible.

No es el único.

Entre la apertura de Huesca y su último vuelo se han inaugurado o remodelado siete aeropuertos más cuyo destino no parece vaya a ser mucho más optimista, léase Burgos, León, Salamanca, Lleida, Ciudad Real y Castellón. El proceso no ha tocado su fin y están en rampa de lanzamiento otros aeropuertos más, como los casos de Murcia o Teruel. Y si se escucha a ciertas autoridades locales en plena efervescencia electoral, pueden sumarse promesas de nuevos aeropuertos en lugares tan dispares como Huelva, La Roda (Albacete), Antequera, Cáceres (donde las máximas autoridades regionales hablan de "necesidad" de un aeropuerto internacional para Extremadura) o Lugo. En todos los casos se citan planes de negocio optimistas que prometen un maná de cientos de nuevos puestos de trabajo además de un tropel de turistas invadiendo la región.

La saturación de aeropuertos en el norte de España resulta llamativa. Así, en un radio de acción de 125 kilómetros alrededor del aeropuerto de Burgos se pueden encontrar otros cinco más en localidades conectadas por autopistas y autovías: Logroño (a 107 kilómetros), Vitoria (93), Bilbao (119), Santander (120) y Valladolid (125). La única novedad de esta fiebre aeroportuaria radica en la aparición de aeropuertos privados (Ciudad Real, Castellón y el próximo de Murcia) o de proyectos gestionados por entes autonómicos (Lleida). No debe perderse de vista que, en los proyectos privados, han participado empresas constructoras, cuya aspiración era obtener beneficios por la construcción y por la especulación de los terrenos colindantes, donde se esperaban sustanciosos beneficios a cuenta de polígonos industriales y urbanizaciones.

El caso más ambicioso fue el de Ciudad Real, que quiso convertirse en terminal de carga y pasajeros a la sombra de Barajas. Llegaron a intentar denominarlo Madrid Sur. Inaugurado en diciembre de 2008, resultó un fracaso desde el primer día. Las previsiones de alcanzar los 2,5 millones de pasajeros en cinco años se vinieron abajo (llegan a duras penas a los 100.000 anuales), los terrenos previstos como zona industrial son un erial, las inversiones destinadas por la Caja Castilla La Mancha (CCM) llevaron a esta entidad bancaria -entre otras razones- a ser intervenida por el Banco de España; y el personal del aeropuerto, incluidos sus directivos, se encuentra sometido a un ERE según el cual trabajan tres meses y se van al paro otros tres. Cerca de mil millones de euros de inversión han quedado en el aire. El primer experimento privado fue un fracaso.

Fracaso al que parecen ir destinados los aeropuertos de Castellón (inaugurado por el infame Carlos Fabra sin aviones) y el próximo de Murcia. Este caso es igualmente paradigmático. En Murcia ya existe un aeropuerto, el de San Javier, con un doble uso militar y civil. Se inauguró una segunda pista. Gestionado por AENA ha funcionado a buen ritmo hasta el punto de que se le puede considerar rentable, hecho que no hizo reconsiderar la oportunidad de crear uno nuevo en La Corvera, a 30 kilómetros. El plan de negocio y el proyecto han seguido adelante impulsados por el Gobierno regional. Tampoco se ha tomado en consideración la ampliación del aeropuerto de Alicante, el sexto de España en número de pasajeros, situado a 130 kilómetros de aquel.

Las perspectivas de estos tres aeropuertos privados son tan negras que los tres, casualmente, abundan en la misma hipótesis de un tiempo a esta parte: han recibido la visita de empresarios chinos interesados por hacerse con su gestión.

El impulso de las compañías de bajo coste fue la excusa que animó a las autoridades a proyectar nuevos aeropuertos a la vista de que estas empresas buscaban lugares alternativos donde poder beneficiarse de unas tarifas más baratas e incluso de subvenciones más o menos encubiertas. "Vieron crecer algunos aeropuertos secundarios y pensaron que el fenómeno se repetiría", sostiene el experto Roberto Rendeiro, catedrático de la Universidad de Las Palmas, "pero no se fijaron en criterios de rentabilidad, de tal manera que de los 48 aeropuertos españoles, solo 11 son rentables. En realidad se han hecho por imperativos políticos. Algunos no tienen sentido desde el punto de vista espacial, como es el caso de los del Norte, que nunca alcanzarán el nivel de tráfico del umbral de rentabilidad". Si los expertos sitúan dicho umbral entre los tres y los cinco millones de pasajeros, solo 15 de los españoles superaron la cifra de los tres millones en 2009 y solo 25 llegaron a sumar más de un millón de pasajeros. De los ocho recién inaugurados o remodelados solo el de Santander (958.157) se acerca al millón.

AENA ha invertido 16.000 millones de euros en aeropuertos en los últimos años bajo la estimación de que el número de pasajeros pasaría de 165 millones a 311 en 2020: sus pérdidas en 2009 suman 468 millones. Su presidente, Juan Ignacio Lema, sostiene que "lo que tenemos no es un exceso, sino demasiadas vocaciones de ser Barajas. España no da para 47 Barajas. Cada aeropuerto va a tener que dimensionarse con criterios de austeridad, reduciendo inversiones al mínimo y buscando otras fuentes de actividad como la aviación deportiva o los chárter".

Llegada la crisis, la palabra mágica ahora es privatización. Germà Bel i Queralt es experto en infraestructuras y articulista polémico, entre otras cosas porque fue en su día diputado por el PSC. Bel no se corta un pelo en esta materia: el problema no son solo los secundarios sino las obras faraónicas llevadas a cabo en aeropuertos como Barajas y El Prat. "Según como se mire, los grandes agujeros económicos no están en estos pequeños sino en los grandes, que han concentrado las mayores inversiones y las mayores pérdidas. Es una cuestión de política general. Hemos tirado el dinero en aeropuertos, como lo hemos hecho con el AVE: tenemos la red más larga del mundo con el menor número de usuarios. No se ha hecho una política de transporte sino una política de marca: deslumbramos al mundo con las mejores terminales. Le hemos querido dar lecciones al mundo y así estamos con la mayor tasa de paro y AENA, el gestor que pierde más dinero del mundo". Bel analiza la política española en infraestructuras en un libro que ha tenido éxito, *España, capital París* (Destino). "No se han hecho planes de negocio y luego han venido las justificaciones, eso de poner a España en el mapa es una excusa. Hemos funcionado como el nuevo rico, como el caso de las cinco autopistas radiales de Madrid: queríamos tener tantos accesos de calidad como en París. Y las facturas se van a acumular porque tanto AENA como Adif usan criterios de amortización a largo plazo y crecientes, de tal manera que apenas se amortiza al principio. Dentro de unos años, las facturas serán de escalofrío y eso tendrá sus consecuencias". El presidente de AENA tiene otra opinión: "Esperamos entrar en beneficios en 2013. Tenemos un modelo en red que está homologado y es eficiente, y que no le cuesta un euro al ciudadano, eso debe saberse. Lo que tenemos es un sistema al que habrá que aplicarle criterios de empresa en la gestión. La tendencia en el futuro es ir a una gestión global de aeropuertos. Nosotros gestionamos aeropuertos en México y Colombia. El modelo español cumple con esa tendencia".

Roberto Rendeiro tampoco está muy convencido de que la privatización vaya a ser un éxito: "Hay que estudiarla porque los que ganaban dinero lo hacían para el resto. Se puede romper el sistema de red. Y, luego, las compañías de bajo coste no van a ser la solución porque los costes de los vuelos sufrirán subidas como consecuencia de las leyes medioambientales y de que los organismos europeos persiguen cada vez más las subvenciones encubiertas".

A la espera del próximo vuelo, del aeropuerto de Huesca no se deduce otra actividad que la de su cafetería. Durante años, en ese mismo lugar tuvo una destacada presencia un aeródromo de vuelo sin motor. Allí nació la escuela Nimbus, donde se formaron todos los pilotos españoles durante varias décadas. Estaba considerada como la mejor escuela de España. De hecho, la pista para vuelos sin motor discurre paralela a la creada para el aeropuerto cuya finalidad en el proyecto era la de permitir que coexistieran ambas actividades. Las obras sufrieron modificaciones, haciendo más cuantiosa su factura, hasta el punto de que se incumplió el proyecto: un informe de Fomento reconoce ahora que las dos pistas son incompatibles. El resultado final es dramático: los aviones comerciales no vuelan a

Huesca porque no hay pasajeros y los practicantes de vuelo sin motor no puede usar la pista porque las normas se lo impiden. Huesca ha alcanzado el paradigma: ni se vuela ni se deja volar. El aeropuerto se ha convertido en una cafetería temática.

Aeropuerto llave en mano en Teruel

Teruel también se incorporó a las capitales con aeropuerto, aunque en este caso con matices. El Gobierno aragonés diseñó hace unos años un proyecto de aeropuerto para uso industrial, preferentemente el desmontaje de aviones. Vino ese proyecto a cuenta de la iniciativa de una empresa aragonesa (López Soriano) del sector del reciclaje. La empresa tuvo la idea y el Gobierno se la compró. Se aprobó un proyecto y las correspondientes inversiones, que superaron los 40 millones de euros. Terminado el aeropuerto, con una pista construida de 2,8 kilómetros para permitir el aterrizaje de aviones de todo tamaño, se convocó un concurso público. Y la empresa que dio origen al proyecto no se presentó. El concurso quedó desierto. Ni la empresa ni el Gobierno de Aragón han ofrecido explicaciones sobre ese episodio tan extraño. Durante todo este tiempo, el Gobierno de Aragón ha estado buscando entidades que se hicieran cargo del aeropuerto. Entre ellas, una de Valencia (Avialsa), dedicada a la extinción de incendios y a la comercialización de un tipo de avión. Fracasaron. Según Simón Casas, consejero de Transportes de Aragón, "se ha hablado con más de 80 empresas de todo el mundo". Se abrió un nuevo concurso hace unas semanas. Dos firmas, una de ellas relacionada con Airbus, se han presentado. El día 5 de mayo se abrirán las plicas. Si hay adjudicatario, el aeropuerto tendrá un sentido. Si no, Aragón seguirá buscando empresas y Teruel esperará un cliente para su aeropuerto llave en mano.