

La rentabilidad de los aeropuertos españoles

LOS RESULTADOS DE LAS PRINCIPALES BASES AEROPORTUARIAS DEL PAÍS SÓLO OCHO TIENEN BENEFICIOS, ENTRE LOS QUE NO SE ENCUENTRA MÁLAGA

PERDIDAS en euros GANANCIAS en euros

CIFRA DE NEGOCIO POR PASAJERO EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES (RESULTADO DESPUÉS DE IMPUESTOS)



Fuente: Aena y Sisconges & Estrategia.

INFOGRAFÍA LA OPINIÓN

Ajustes. La Comisión Europea se ha dado un plazo de diez años para acabar con las ayudas públicas a los aeropuertos deficitarios, todo un reto para Aena y el Ministerio de Fomento, ya que solo ocho de las 46 instalaciones españolas, entre las que no se encuentra Málaga, son rentables. Únicamente entre Barajas y El Prat han generado una deuda de alrededor de 6.500 millones de euros.

Aterrizaje forzoso de las ayudas a los aeropuertos

Los aeropuertos más grandes, como el de Málaga, se verán especialmente afectados ya que las instituciones europeas consideran que pueden encontrar fuentes privadas de financiación y que no deben recibir subvenciones

M. A. Sánchez
MÁLAGA

@opiniondemálaga

El comisario de la Competencia de la Comisión Europea (CE), Joaquín Almunia, se ha convertido en los últimos meses en el mensajero de las malas noticias. Al anuncio de que los armadores que habían adquirido barcos en los astilleros españoles iban a tener que devolver las ayudas conocidas como «tax lease», se suma ahora un reto nuevo para la ministra de Fomento Ana Pastor: acabar con las ayudas públicas para los aeropuertos no rentables.

Un reto, además, harto complicado cuando de los 46 aeropuertos dependientes de Aena, que acumula una deuda de 14.000 millones de euros -en 2012 podría haberse reducido a unos 13.000-, solo ocho consiguen mantenerse con sus propios ingresos. El resto necesita de la inyección de fondos públicos para poder salir adelante. Unos más que otros, eso sí. Y es que aeródromos como el de Barajas o el Prat cerraron con pérdidas superiores a los 80 y 20 millones de euros, respectivamente, por el elevado coste que les supone cada pasajero, según desveló el detallado informe de Sisconges & Estrategia basado en los datos de Aena.

De hecho, de los casi 14.000 millones de euros de deuda que ha acumulado el organismo público de aeropuertos en los últimos años, el grueso es imputable a las instalaciones de Madrid -cerca de 6.500 millones de euros- y Barcelona -más de 2.000-.

El análisis de explotación desnudaba la realidad de una burbuja que se infló de forma paralela a la inmobiliaria, apoyada en el crecimiento de los vuelos de bajo coste y a la que se está buscando una explosión controlada. No había autoridad autonómica o local que considerara prescindible la construcción de un aeropuerto. Y los ejemplos no faltan, y llegaban hasta el paroxismo. Uno de los más sonados fue el aeropuerto de Ciudad Real. Una instalación a 200 kilómetros de Madrid, en una ciudad que contaba con línea de AVE. Y los resultados no se hicieron esperar: 1.100 millones de euros de inversión a la basura. Los dos millones y medio de pasajeros anuales de previsión se quedaron, en realidad, en poco más de cien mil desde su apertura en 2008 hasta su cierre en abril de 2012.

Otro ejemplo muy próximo es el de Castellón, en el que la Generalitat valenciana lleva invertidos alrededor de 150 millones y en el que todavía no ha aterrizado ningún avión. O el de Huesca, en el

No había autoridad autonómica o local que considerara prescindible la construcción de un aeropuerto

que cada uno de sus menos de tres mil pasajeros cuesta 1.607 euros. Y así una larga lista que ha llevado a Aena a acumular una deuda multimillonaria.

La ministra de Fomento ha emprendido una auténtica cruzada para intentar reducir este inmenso agujero económico que obliga a dedicar más del 40% del dinero de caja solo a pagar los intereses.

La medida más importante, que era dar entrada en la empresa al capital privado, con el que se pretendían conseguir alrededor de 6.000 millones de euros, se ha visto frustrada precisamente por la elevada deuda de Aena, que parece haber echado para atrás a los posibles inversores. El organismo público había contratado a los gestores Lazard y N+1 Corporate Finance para asesorar en la colocación de las participaciones, pero al final se ha optado por esperar a un momento más propicio.

No obstante, la privatización solo era el armamento pesado. Antes, la ministra de Fomento ha empezado a utilizar artillería ligera en forma de concesiones para tratar de paliar el enorme agujero

económico. La primera de ellas fue sacar a concurso -ya está adjudicado- la gestión de las áreas comerciales y las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos que se encontraban en manos de Aldeasa. En total se han adjudicado cerca de 40.000 metros cuadrados de superficie en 26 aeropuertos, con un centenar de puntos de venta, para intentar incrementar la facturación un 50% y alcanzar los 700 millones en 2014 y llegar a los mil en los dos años siguientes.

Otra de las parcelas de Aena que también se ha privatizado ha sido la de las torres de control de trece aeropuertos, que han pasado a manos de Saerco y FerroNats por 18,1 millones de euros, una privatización que ya dejó firmada el antecesor en el cargo de Ana Pastor, José Blanco.

El organismo público de aeropuertos también acaba de adjudicar la gestión de sus más de cien mil plazas de aparcamiento en 32 aeródromos, con la que espera recaudar otros cien millones de euros.

La última pata de la que pretende sacar tajada para intentar cubrir el inmenso agujero de la deuda es el de sacar a concurso medio centenar de licencias de asistencia en tierra a las aerolíneas -«handling» en rampa- en 43 aeropuertos, un servicio que factura anualmente en torno a los 540

LAS NUEVAS DIRECTRICES

Apoyos «dañinos» sin valor añadido

Las nuevas directrices de la Comisión Europea están basadas en una consulta pública previa llevada a cabo en 2011 y tienen por objetivo último impulsar el crecimiento económico y la promoción de otros objetivos de interés común europeo, y desalentar las ayudas dañinas que no traen verdadero valor añadido y perjudican a la competencia del sector, según señalaron en Bruselas. La CE ha invitado a todos los interesados a que de aquí a septiembre remitan su opinión sobre las nuevas directrices a Bruselas con vistas a la adopción de las reglas definitivas a principios de 2014.

M.A.SÁNCHEZ

millones de euros y da empleo a cerca de 18.000 personas.

Con todos estos movimientos, la ministra de Fomento pretende embriagar la deuda. Pero ahora, tras el anuncio del comisario de la Competencia, deberá realizar un esfuerzo adicional muy complicado para el que va a tener un plazo de diez años, según se ha anunciado desde Bruselas. Pastor tendrá que pensar cómo revertir la situación de los 38 aeropuertos deficitarios, que han pasado de buscar nuevas vías de financiación o incrementar las tasas a sus clientes, una opción que cada vez que se menciona pone en pie de guerra a unas aerolíneas castigadas por el precio de los carburantes y la reducción de costes.

De la criba tampoco se salvarán los aeropuertos más grandes, como el de Madrid, Barcelona y Málaga, que con sus 98 millones de pasajeros anuales son deficitarios y precisan de ayudas públicas para equilibrar sus cuentas. «En los de más de cinco millones de pasajeros anuales -como es el caso de los tres- no se permitirán subvenciones, porque pueden encontrar fuentes privadas de financiación», precisó Joaquín Almunia.