



CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE GALICIA

Otra vez, el sistema aeroportuario gallego: ¿cooperación o competencia?



“Para la optimización de los aeropuertos gallegos, resulta imprescindible la unidad de acción y una voluntad decidida, por parte de las instituciones políticas, los organismos oficiales y los agentes socioeconómicos, para reclamar e impulsar las mejoras necesarias con el fin de hacer frente a los retos de competitividad.

En este sentido, sería conveniente que los entes gestores de los tres aeropuertos gallegos coordinaran líneas básicas de actuación, independientemente de la autonomía que caracteriza su actividad. Carece de sentido establecer políticas de competencia dentro de Galicia, en rutas internacionales, cuando se pueden arbitrar medidas que garanticen la complementariedad de Alvedro, Labacolla y Peinador.

‘Las infraestructuras aeroportuarias de Galicia: ¿cooperación o competencia?’. Cuadernos para el Debate 11. Foro de Urbanismo e Infraestructuras. Círculo de Empresarios de Galicia. Mayo de 2008.

“En Euskadi, en realidad, tienen un aeropuerto con tres terminales, porque se han convencido de que, en una comunidad tan pequeña, no puede haber tres aeropuertos que compitan entre sí, y colaboran.

La coordinación aeroportuaria es una de las grandes asignaturas pendientes en Galicia. Los enfrentamientos entre ciudades han tenido pésimas consecuencias, a la vista de los resultados, y el sector turístico comienza a buscar alternativas, ajeno a las disputas locales que se han revelado, además, poco proclives a articular la interconexión de las tres terminales gallegas.

La alternativa la está ofreciendo Oporto que, lejos de un problema, el sector está comenzando a ver, por cercanía y servicios, como una solución y garantía de viabilidad del negocio propio”.

“Vigo como destino turístico: estrategias e infraestructuras en el Área Metropolitana”. Cuadernos para el Debate 20. Foro de Urbanismo e Infraestructuras. Círculo de Empresarios de Galicia. Abril de 2011.

“El fracaso del llamado Comité de Rutas no puede ser óbice para políticas de coordinación aeroportuaria, sino que debe servir para aprender a definir mejor su composición, en la que han de prevalecer criterios técnicos y demandas reales, dejando al margen, en la medida de lo posible, políticas promocionales poco exigentes con las compañías aéreas beneficiarias”

‘Propuestas para la legislatura 2012-2016. Galicia’. Cuadernos para el Debate 22. Círculo de Empresarios de Galicia. Enero de 2013.

Tendencia negativa

Los aeropuertos españoles perdieron el año pasado un 5 % de sus pasajeros. El porcentaje se duplicó en el caso del aeropuerto de Lavacolla (la caída fue de casi un 11 %), y se triplicó en los de Peinador (15,1) y Alvedro (16,5).

Lejos de ser un hecho puntual, los datos revelan un deterioro importante en el movimiento de pasajeros en los aeropuertos gallegos desde 2007, exceptuando el caso de Lavacolla, y en menor medida también Alvedro, en 2010 (Año Santo Xacobeo) y 2011.

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lavacolla	2.050.172	1.917.466	1.944.068	2.172.869	2464330	2.194.611
Alvedro	1.266.795	1.174.970	1.068.823	1.101.208	1012800	845.542
Peinador	1.405.968	1.278.762	1.103.285	1.093.576	976.152	828.720
Galicia	4.722.935	4.371.198	4.116.176	4.367.653	4453282	3.868.783

Las cifras totales registradas por los tres aeropuertos gallegos en 2012 se asemejan a las obtenidas en 2005 (3.804.254 pasajeros), pero peor es la situación de Vigo, ya que hay que remontarse a 2003 (840.013) para localizar cifras similares a las de 2012.

No son los aeropuertos gallegos obviamente los únicos que sufren las consecuencias de la crisis. España ha perdido entre 2007 y 2012 un 7,73 % de movimiento de pasajeros, y el comportamiento de sus aeropuertos ha sido muy diferente, debido a una o varias causas añadidas.

Así, por ejemplo, si en el caso de Galicia, el aeropuerto de Sá Carneiro (Oporto) se ha convertido en un claro competidor, también les ha ocurrido algo similar a los aeropuertos andaluces de Jerez de la Frontera y Sevilla con el aeropuerto de Faro.

Por otra parte, la concentración de oferta aeroportuaria en un territorio- caso de Galicia, pero también del País Vasco- está provocando que, en alguna medida, el aeropuerto de mayor tamaño ‘fagocite’ a los otros.

La competencia de Portugal

En 2007, el número de pasajeros que utilizaron el aeropuerto Sá Carneiro rozó los cuatro millones, una cifra que suponía unos 800.000 menos que la suma de los tres aeropuertos gallegos. El aeropuerto de Oporto cerró 2012 con un movimiento de 6,05 millones de pasajeros, 2,2 millones más que Alvedro, Peinador y Lavacolla juntos.

También se han resentido Sevilla y Jerez de la Frontera frente al aeropuerto de Faro (Algarve). El aeropuerto portugués contabilizaba en 2007 2.677.131 viajeros, que se han más que duplicado en 2012, hasta los 5,62 millones, frente a las cifras de los andaluces que no admiten parangón: Jerez de la Frontera registraba en 2007 un total de 1.607.908 pasajeros, que se han visto reducidos en 2012 a 913.301; algo mejor lo ha llevado Sevilla, que pasó de 4.507.264 viajeros a 4.287.488 en el mismo período.

Una agresiva política comercial puede estar detrás de esta impresionante evolución de los aeropuertos portugueses. Pero podría no ser la única causa. Algunos expertos apuntan a la política de tasas aeroportuarias que repercuten directamente en los costes de las aerolíneas; dichas tasas pueden llegar a suponer, según indican algunas compañías, el 30 % del coste total, un porcentaje similar al del combustible. Apreciaciones éstas que, sin embargo, niega AENA, esgrimiendo que, de hecho, son los aeropuertos que mueven más pasajeros los que tienen las tasas por viajero más caras.

Fagocitosis

Galicia tiene tres aeropuertos; los más alejados entre sí, A Coruña y Vigo, distan 150 kilómetros. Esta situación ha dado lugar a no pocas controversias, animadas por una polémica con un fuerte componente local, sobre la viabilidad de la coexistencia de los tres aeródromos. Una polémica que para el Círculo de Empresarios de Galicia carece hoy en día de sentido por varias razones: el avión sigue resolviendo la demanda empresarial, especialmente por cuestiones de tiempo; y porque, aun con los pésimos resultados de 2012, los tres aeropuertos gallegos ocupan posiciones de mitad de la tabla nacional por movimiento de pasajeros, por delante de otros como Zaragoza, Valladolid o San Sebastián. En todo caso, creemos que Galicia no debe renunciar a las infraestructuras ya conseguidas, sobre todo teniendo en cuenta el esfuerzo que ha supuesto su consecución y las demoras a las que Galicia está habituada cuando se trata de ejecución de infraestructuras.

Son aeropuertos de tamaño medio, con un movimiento aceptable de viajeros a pesar de la crisis, circunstancia esta que explica la sorpresa de quienes, procedentes de fuera de Galicia, se encuentran con la reiterativa polémica sobre el cierre de uno o dos de nuestros aeropuertos.

Cuestión aparte es la posible necesidad de redimensionar los planes directores en marcha, con el fin de adaptarlos a una realidad que nada tiene que ver con el momento en el que fueron concebidos. Y, añadido a esto, habría que analizar también la posible repercusión de la llegada del AVE y por qué no- su interconexión con los aeropuertos gallegos.

Sea como fuere, la proximidad de los tres aeropuertos no es un hecho único ni aislado en nuestro país. En el norte de España ‘compiten’ Santander, Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Logroño, Pamplona y Burgos en distancias que van de los 60 kilómetros entre los más cercanos (Bilbao-Vitoria) y los 250 entre los más alejados (Santander-Pamplona). Analizando la evolución de estos aeropuertos podemos encontrar algunas similitudes con lo que ha sucedido en Galicia:

	2007	2012	Variación %
Bilbao	4.286.751	4.171.092	- 2,7
Santander	761.780	1.117.617	+46
San Sebastian	466.457	261.581	-44
Pamplona	500.097	190.295	-62
Vitoria	173.878	24.389	-86
Burgos	-	21.057	
Logroño	56.371	19.263	-65
A Coruña	1.266.795	845.452	-33
Vigo	1.405.968	828.720	-41
Santiago	2.050.172	2.194.611	+8,5

En el contexto general no cabe sino considerar ‘espectacular’ la evolución del aeropuerto de Santander, y en este sentido quizá habría que tener en cuenta, a la hora de buscar razones para ese notable incremento en un periodo de atonía, las subvenciones a aerolíneas (o fondos públicos destinados a acuerdos publicitarios con aerolíneas, entre los años 2007-2011).

En el citado periodo, según la Comisión Nacional de la Competencia, se destinaron en España más de 247 millones de euros a “acuerdos de promoción comercial” entre entidades “autonómicas e infra-autonómicas” y compañías aéreas, para aeropuertos. Para el aeropuerto de Santander fueron 20.664.411 euros en total, una cifra similar a la destinada al aeropuerto de Burgos, 20.207.554, entre las más altas recibidas por un aeropuerto español, tan sólo por debajo de Zaragoza (34.051.333) y León (23.656.954). Valladolid iguala a Burgos.

Salvo excepciones, no se pueden extraer conclusiones que conduzcan, con carácter general, a una relación causa-efecto entre esos acuerdos y la evolución de los pasajeros. Dicho de otra manera: no hay garantía de que esa inversión en ‘publicidad’ revierta en incremento del pasaje, aunque los datos parecen apuntar lo contrario en el caso de Santander, o incluso, en cierto modo, Galicia por el distinto tratamiento que, en materia de subvenciones, reciben sus tres aeropuertos. La inversión en los aeropuertos españoles fue, como se dice más arriba, de 247 millones de euros; y, sin

embargo, entre 2007 y 2012, los aeropuertos españoles perdieron en su conjunto, 16 millones de pasajeros.

En los aeropuertos gallegos, los acuerdos derivaron en las siguientes cuantías: Santiago, 6.653.087 euros; A Coruña, 13.408.467, y Vigo, 2.635.895. De los tres aeropuertos vascos, sólo San Sebastián se vio beneficiado por un acuerdo de este tipo, con un coste de 425.000 euros. Tampoco se destinaron recursos a estos fines en los aeropuertos de Jerez de la Frontera ni de Sevilla.

Muy lejos del incremento de Santander queda el aeropuerto de Zaragoza (pese a los 34 millones de euros para ‘promoción’, pasó de 512.184 pasajeros a 551.406), mientras que en los casos de los otros dos aeropuertos fuertemente subvencionados los datos son demoledores: León cayó de los 161.705 pasajeros a 50.835, y Valladolid de 512.928 a 378.419 pasajeros.

Abstrayéndonos del caso de Santander, cabe observar en País Vasco y Galicia una cierta similitud en lo que se refiere a la tendencia de concentración de pasajeros en los aeropuertos de mayor tamaño. En efecto, Bilbao y Santiago (aunque el primero decrece ligeramente en el periodo analizado) registran un mejor comportamiento que los otros aeropuertos ubicados en la misma comunidad.

Sin embargo, en el caso de Euskadi, se aprecia una cierta optimización de la especialización de sus aeropuertos, algo que no sucede en Galicia. Así, resulta que Bilbao es el decimotercer aeropuerto español en movimiento de pasajeros, y Vitoria es el cuarto aeropuerto español en movimiento de mercancías. Una oportunidad- la concentración de carga en un aeródromo- que no está aprovechando Galicia.

Movimiento de mercancías en aeropuertos vascos y gallegos

	2007	2012	Variación
Vitoria	31.359.301	34.648.127	10,48%
Bilbao	3.230.949	2.262.750	-29,96%
Santiago	2.749.964	1.815.840	-33,96%
Vigo	1.952.616	570.900	-70,76%
A Coruña	291.307	195.614	-32,84%
San Sebastian	245.872	35.545	-85,54%

Estos datos parecen confirmar las declaraciones de un alto cargo de Euskadi, que participó en una jornada organizada por el Foro de Urbanismo e Infraestructuras del Círculo de Empresarios de Galicia, sobre la política aeroportuaria vasca: “En Euskadi hay tres aeropuertos, uno de los cuales- Bilbao- tiene conexiones europeas; otro, Hondarribia, es muy pequeño; y el tercero, Foronda, está prácticamente dedicado a carga. En Euskadi, en realidad, tienen un aeropuerto con tres terminales, porque se han

convencido de que, en una comunidad tan pequeña, no puede haber tres aeropuertos que compitan entre sí, y colaboran”.

Es la asignatura pendiente de la política aeroportuaria de Galicia, donde los tres aeropuertos siguen compitiendo por los mismos destinos, incluso domésticos, aunque no en las mismas condiciones, ya que los aeropuertos de Alvedro y Lavacolla tienen sus vuelos subvencionados y no así el aeropuerto de Vigo. Esta situación genera un importante trasvase de pasajeros de Vigo a Santiago para vuelos nacionales, y también a Oporto cuando se trata de rutas internacionales.

Los ejecutivos se quitan la corbata

Precios y horarios constituyen dos factores que inevitablemente han de ser tenidos en cuenta a la hora de negociar posibles rutas para cada uno de los aeropuertos. Especialmente para A Coruña y Vigo, dada la especificidad de la composición de su pasaje.

Dado que casi la mitad de los pasajeros que utilizan A Coruña y Vigo viajan por motivos de negocios o trabajo, es obvio que un avión que parte a última hora de la tarde supone para cualquiera de estos viajeros, que generalmente buscan solucionar o atender una reunión en cuestión de horas, un coste añadido (pernoctación) que, en estos momentos, pocas empresas (por no decir ninguna) están dispuestas a asumir. Máxime cuando aeropuertos próximos responden a una demanda que debería ser atendida por el aeropuerto propio.

Precisamente el horario puede haber sido la causa del fracaso de algunas de las rutas negociadas hace unos años hacia aeropuertos europeos.

En todo caso, es obvio que, sobre todo en un contexto de crisis, la reducción de costes es una premisa fundamental para el sector empresarial. Y, por ello, los ejecutivos no dudan en “sacarse la corbata y viajar en low cost” si esto supone un ahorro importante. Una buena razón para utilizar Lavacolla o Sá Carneiro. Cuestión aparte es que los aeropuertos puedan ser, en cierta medida, 'rehenes' de las aerolíneas que ofrecen 'low cost' exigiendo a cambio ayudas públicas.

Las necesidades de interconexión

La coordinación de los tres aeropuertos gallegos, de cara a incrementar su competitividad y mejorar el servicio que se presta a los usuarios, será más factible cuanto mejor sea la interconexión de las terminales.

La intermodalidad del transporte se convierte, pues, nuevamente en una exigencia inevitable para optimizar todas las infraestructuras de las que disponemos. Sobre este aspecto, es indiscutible el servicio que está

prestando el tren a la interconectividad A Coruña-Santiago, al que se suma la disponibilidad de una línea de autobús en Santiago que conduce a Lavacolla. Peor es el caso de Vigo en su relación con Santiago, si bien cabe esperar que la finalización de las obras ferroviarias del Eixo Atlántico mejorarán sustancialmente esta situación.

Sin embargo, no se trata tan sólo de que Lavacolla esté bien conectado con Vigo y A Coruña. Ha de garantizarse una conexión efectiva entre los tres aeropuertos para que realmente puedan funcionar de forma coordinada como si de un solo aeropuerto con tres terminales, se tratara.

El fracaso del Comité de Rutas ha de ser considerado una experiencia para no repetir errores, máximo cuando lo que se pretende ahora es elaborar un plan estratégico que podría determinar la política aeroportuaria de Galicia. Una política que, en todo caso, está muy limitada por el ámbito competencial establecido por la Constitución Española.

En todo caso, no parece que AENA pueda poner trabas al establecimiento de líneas de colaboración entre los aeropuertos de una misma comunidad, ni mucho menos a medidas que puedan implicar una mayor operatividad y uso. Pero sí cabría solicitar a AENA una mayor implicación, e incluso que se analice la posibilidad de crear una dirección territorial que, a la vista de sus propios datos estadísticos sobre composición de pasaje, destinos finales de los pasajeros, rutas y horarios con mayor demanda, y eliminando en la medida de lo posible criterios políticos o localistas, formule propuestas viables, atendiendo la demanda real, el perfil mayoritario de los usuarios y las necesidades potenciales de las áreas de influencia de cada aeropuerto.

Competencia

La cuantía y el destino de las ayudas de las administraciones regionales y locales a sus aeropuertos llamó la atención de la Comisión Nacional de la Competencia, que alertó, en octubre de 2011, sobre el riesgo de que estas subvenciones pudieran ser consideradas ayudas de Estado. En concreto, la CNC alarmaba sobre la falta de publicidad, transparencia y concurrencia con que se estaba 'repartiendo' el dinero público.

No era vana la preocupación de la CNC, por cuanto la Comisión Europea ya había abierto investigaciones por subvenciones a aerolíneas (e infraestructuras) en otros aeropuertos europeos, y meses más tarde informó de tres expedientes en marcha (por otros tantos aeropuertos de Bélgica, Francia y Alemania).

El Parlamento Europeo publicó el 10 de mayo de 2012 una resolución sobre el futuro de los aeropuertos regionales y los servicios aéreos en la UE, en la que se alude a estos y otros asuntos relacionados, para su remisión al Consejo y la Comisión.

Parte el Parlamento Europeo de que “la conectividad que ofrece la aviación a los ciudadanos y a las empresas en las regiones de la UE, especialmente en regiones remotas e insulares, es de extrema importancia y ayuda a garantizar la viabilidad económica de dichas regiones”. Así, al tiempo que considera “una obligación de servicio público con respecto a los servicios aéreos de interés económico y público, sobre todo a los que conectan regiones remotas, islas y regiones ultraperiféricas, (...) con el fin de garantizar su plena accesibilidad y su integración territorial”, reconoce que “estos servicios no serían económicamente viables sin dinero público”. En este sentido, insta a que “los criterios para la obtención de subvenciones y fondos públicos se regulen de forma clara y se definan de manera transparente”, y a los estados miembro “a que propongan planes de desarrollo de los aeropuertos regionales existentes y a que los hagan más eficientes” ya que los aeropuertos regionales no deberían incrementar el déficit público, “sino que, por regla general, deberían ser sostenibles económicamente a medio plazo”.

El Parlamento Europeo destaca también “el papel que desempeñan los aeropuertos regionales como motor para el desarrollo de agrupaciones de innovación al reducir los costes que la ubicación entraña para las empresas de nueva creación, especialmente en regiones geográficas remotas”, y apuesta por “unas buenas conexiones” entre aeropuertos principales y aeropuertos regionales, lo que puede asimismo redundar en la descongestión de los primeros.

Pero no sólo entre ellos. El Parlamento Europeo también “pide a los estados miembro que desarrollen sus políticas de intermodalidad y que inviertan en estas conexiones intermodales de importancia estratégica, por ejemplo, las conexiones con la red de ferrocarriles, pues la interconexión de los aeropuertos regionales con otras partes de la red de transportes, incluidos otros aeropuertos, dará lugar a un mayor uso de los aeropuertos regionales cuando los aeropuertos principales sufran problemas de congestión”. Asimismo, llama la atención sobre la falta de una “comunicación apropiada con los centros urbanos, entre otros medios, con inversiones en infraestructuras de transporte”, lo que “está frenando el desarrollo económico y social de las regiones”.

Anima incluso a una mayor integración entre los modos de transporte para desarrollar la intermodalidad “mediante billetes combinados de tren y avión”, que ya existen en algunos estados europeos. Se trata, igualmente, de integrar los aeropuertos regionales en la red transeuropea de transporte (RTE-T).

De igual forma, apela a la colaboración, incluso entre “los aeropuertos regionales de regiones transfronterizas” y los que estén situados muy próximos entre sí: “deberían cooperar y coordinarse para el uso de las

capacidades existentes, como condición previa para la cofinanciación comunitaria por parte de la RTE-T y los fondos regionales y de cohesión”.

Y no olvida que “el transporte de mercancías es un factor positivo para los aeropuertos regionales a la hora de generar desarrollo y crear empleo”, por lo que pide a la Comisión “que elabore una estrategia que promueva el transporte de mercancías y facilite la cooperación entre aeropuertos regionales vecinos”.

Declaración de servicio público

España no está utilizando los instrumentos que la Unión Europea pone a disposición de los estados para el mantenimiento de rutas. Lejos de ello, nuestro país, que cuenta con un número importante de aeropuertos regionales, ha optado por un sistema de ayudas públicas que, como hemos visto, levanta no pocas suspicacias.

La condición periférica de Galicia nos abre la posibilidad de concurrir a la declaración de obligación de servicio público (OSP). La declaración de OSP es una cláusula de salvaguarda dentro del contexto general de mercado libre europeo de transporte aéreo, para garantizar el derecho de ciudadanos y empresas residentes en regiones de la UE menos atractivas en condiciones de mercado, al igual que sucede en otros sectores económicos estratégicos. Supone intervención pública para asegurar la suficiencia de la comunicación aérea cuando el mercado no es bastante, y con ello, integrar en el territorio por vía aérea a ciudades pequeñas y medianas con difícil accesibilidad, que cuenten con aeropuertos con tráfico de baja densidad.

El procedimiento parte de la petición de los organismos locales interesados en esos aeropuertos, que instan la compatibilidad de una ruta con las exigencias de las obligaciones de servicio público, que regularán variables como las tarifas, puntualidad o coeficiente de ocupación, entre otras. La adjudicación (por el Ministerio de Fomento, en el caso de España) exige concurso, al que podrán concurrir todos los interesados (aerolíneas), y las bases de licitación fijan el tiempo de duración del contrato y las condiciones de operación (tipo de avión, horarios, calidad del servicio). Dado que se trata de rutas de difícil rentabilidad, los concursos establecen una compensación económica cerrada o fijan protecciones de exclusividad.

Desde que la Unión Europea aplica esta normativa, 2008, se han asignado 257 rutas en concurso mediante este sistema, de las que 158 incorporan subvención. El país que más utiliza este sistema es Francia, con 57 líneas de las que 31 ofrecen ayuda económica a las aerolíneas; le siguen Noruega, con 42 rutas (34 con ayudas), e Italia con 40 rutas (16 con aportación económica). En Portugal hay 28, de las que 19 tienen subvención; en Grecia hay 27 líneas OSP, en Reino Unido 21 y en Suecia 12, de ellas todas menos una por país (26, 20 y 11, respectivamente) cuentan con

aportaciones públicas. En España, hay 17 rutas OSP y sólo una (Almería-Sevilla, justificada por la inaccesibilidad entre las dos ciudades) contaba con subvención el año pasado; del resto, la mayoría son interinsulares.

Se acogen también a este sistema rutas entre aeropuertos regionales de distintos países (Madrid-Estrasburgo).

Rutas

La negociación de rutas para cada aeropuerto no puede ser una suerte de tómbola ni de búsqueda del mejor postor, sino que debiera atenerse a las demandas reales de las áreas de influencia de cada aeropuerto. En este sentido, es obvio que hay rutas que van a ser compartidas (triplicadas) en Galicia: dentro del mercado doméstico, parece que no tiene sentido eliminar rutas a Madrid y Barcelona, que tienen una demanda justificable para su mantenimiento. El problema a eliminar es una diferencia de tarifas que no semeja tener explicación, a no ser por la actual política de subvenciones, que en nuestra opinión debe ser totalmente desterrada en especial para estos vuelos domésticos.

Como se recoge en los párrafos anteriores, las autoridades europeas son partidarias de proteger e impulsar los aeropuertos regionales y prevé el establecimiento de rutas OSP, un instrumento escasamente utilizado en nuestro país (nada en Galicia, a pesar de que la ministra de Fomento se ha declarado partidaria de un mayor uso), que podrían recibir apoyo público.

CONCLUSIONES

Círculo de Empresarios de Galicia ha venido mostrando, prácticamente desde su constitución, su preocupación por la situación del sistema aeroportuario gallego. Creemos que, en estos momentos, carece de sentido poner en duda la viabilidad de los tres aeropuertos, por las razones que se recogen en páginas anteriores (aun en estos momentos de crisis, siguen registrando un movimiento importante de pasajeros y respondiendo a las demandas de sus respectivas áreas territoriales).

Sin embargo, dada la evolución de los últimos años, especialmente de Peinador y Alvedro, cuya tendencia se ha mantenido durante el primer trimestre de 2013 (con pérdidas que van del 5,7 % de Santiago al 15,4 % de Vigo y al 16,4 % de A Coruña) resulta obvio que son necesarias políticas activas que eviten que esa caída continúe. No es necesario incidir sobre la relevancia de este punto, ni en los riesgos que supondría 'caer' por debajo de los 500.000 viajeros, con la previsible consecuencia del recorte de su operatividad.

Pese al reiterativo enfrentamiento entre las ciudades que se produce cuando los datos son negativos, y pese a las peculiaridades de los sectores

económicos de cada zona, en realidad los problemas de los tres aeropuertos gallegos son similares. Y lo son tanto que las quejas de los empresarios del sector turístico de Santiago y Vigo son semejantes. Así,

Más que un problema, Oporto puede convertirse- para enfado de quienes reivindicaban un mayor uso de Peinador- en la solución para los empresarios, que podrían plantearse incluso habilitar un sistema de lanzaderas que recogerían y llevarían a los visitantes al aeropuerto portugués. "Preferiríamos Peinador, pero andan a tortas, mientras que hay un aeropuerto a una hora y cuarto, que ofrece más de medio centenar de destinos", es una opinión que comienza a escucharse. Cuadernos para el Debate 20. Vigo como destino turístico. Abril de 2011

Opinión que coincide con

Hostelería de Santiago propone ir a recoger a turistas a Oporto
(La Voz de Galicia, 14 de noviembre de 2012).

Peinador logró sus mejores resultados en 2007, y en aquel año las expectativas eran alcanzar los dos millones de pasajeros en 2010. Dos años antes, en 2005, Círculo de Empresarios de Galicia había propuesto la constitución de una sociedad promotora para el desarrollo de Peinador, a modo de la sociedad que gestionaba el aeropuerto de Bilbao. Asumió ese papel inmediatamente la Fundación Provigo. La labor comercial, de promoción y negociación directa llevada a cabo durante aquel periodo deparó esos resultados, o, al menos, una parte importante de dichos resultados pueden ser imputados al trabajo realizado por la Fundación Provigo como sociedad promotora.

Recuperar aquella idea y aplicarla a cada uno de los tres aeropuertos gallegos, estableciendo mecanismos de coordinación para evitar una competencia que no interesa, al menos en lo que respecta a las rutas internacionales, podría contribuir a recuperar el ritmo de crecimiento iniciado en la pasada década.

Por otra parte, el Parlamento Europeo ha dado muestras de sensibilidad ante la situación de los aeropuertos regionales e incluso ante la competencia entre ellos, hasta el punto de que apuesta por la cooperación (mismo transfronteriza). Existen, además, instrumentos (rutas de servicio público) para paliar las desventajas de estos aeropuertos, cuyo papel como integradores territoriales se postula.

Aunque Círculo de Empresarios de Galicia no es partidario de ayudas públicas en este mercado, considera que son preferibles estos mecanismos a los convenios negociados particularmente con las aerolíneas, dado que se garantiza la libre competencia, la publicidad y la transparencia. En todo caso, creemos que las subvenciones no tienen justificación, en general, en

las rutas domésticas, ya que distorsionan un mercado viable al propiciar un trasvase de pasajeros-clientes de aeropuertos no subvencionados hacia los subvencionados.

Sería necesario analizar conjuntamente entre los entes gestores de los aeropuertos gallegos qué rutas internacionales podrían acogerse a las OSP, y cuáles responden más a las demandas reales de cada área. Por ejemplo, el hecho de que Vigo cuente con una Agencia Europea justifica una ruta hacia Bruselas, obviamente en horarios razonables que permitan solventar el motivo del viaje en una jornada.

Precisamente la composición actual del pasaje (la mayoría de los pasajeros que vuelan desde Vigo y A Coruña lo hacen por motivos de negocios o trabajo, mientras que Santiago es preferido para viaje vacacional o turístico) debe ser el primer criterio a tener cuenta a la hora de decidir los destinos hubs europeos prioritarios. Por otro lado, sería conveniente comenzar a apostar por otros aeropuertos regionales europeos como destino, puesto que, como asegura el Parlamento Europeo, ello podría ayudar a descongestionar los grandes 'hubs' (London City, por ejemplo, puede ser también una buena solución para los viajes de negocios).

Otra cuestión que debe ser atendida con urgencia es la conexión intermodal de nuestros aeropuertos.

Es por todo ello que Círculo de Empresarios de Galicia formula las siguientes

PROPUESTAS

- **Cooperación.-** Círculo de Empresarios de Galicia viene defendiendo, desde hace años, una política aeroportuaria que fomente la cooperación entre los tres aeropuertos gallegos en lo que se refiere a rutas internacionales, propuesta que ve ahora avalada por la resolución del Parlamento Europeo.
- **Interconexión e intermodalidad-** También la interconexión entre los tres aeropuertos y la de estos con sus respectivos entornos urbanos constituyen reivindicaciones que periódicamente viene planteando esta organización. Planificar adecuadamente las infraestructuras de conexión y la intermodalidad de los distintos modos de transporte, también con los aeropuertos, permitirán llevar a cabo políticas de colaboración que redundarían en beneficio de todos. **Políticas de colaboración** que posibilitarían reorganizar las rutas internacionales a asignar a cada uno de los aeropuertos gallegos, evitando competir entre sí por los mismos destinos.

- **Promoción y coordinación.-** La experiencia aportada por la Fundación Provigo entre 2005 y 2007, a partir del informe y las directrices elaboradas y entregadas a la citada Fundación por el Círculo de Empresarios de Galicia, puede ser un buen punto de partida como ejemplo de promoción aeroportuaria. Es discutible que en el caso de Galicia sea conveniente la constitución de un órgano promotor para los tres aeropuertos, o un gestor promocional en cada uno de ellos; en todo caso, creemos imprescindible que, de seguirse la segunda opción, exista coordinación, independientemente de que cada gestor vele por los intereses territoriales más próximos, en términos de demanda de destino.
- **Rutas y ayudas.-** Aunque Círculo de Empresarios de Galicia no aboga por una política de ayudas o subvenciones, también es cierto que los aeropuertos gallegos no pueden quedar en desventaja competitiva con respecto a otros de nuestro entorno. Sí consideramos exigible respetar los principios de transparencia, publicidad y libre concurrencia. En este sentido, cabe aprovechar los mecanismos establecidos por la Unión Europea, así como la sensibilidad demostrada por el Parlamento Europeo en lo que respecta a los aeropuertos regionales.

En este sentido, sería conveniente un análisis riguroso sobre la viabilidad y oportunidad de rutas desde los aeropuertos gallegos a aeropuertos regionales europeos, que podrían satisfacer convenientemente las demandas de la población, al tiempo que plantear la declaración de rutas de servicio público que otros países europeos están utilizando, en buena parte de los casos con ayudas públicas.

- **Comité de Rutas.-** Sin descartar la constitución de un nuevo Comité de Rutas (u órgano similar), sería conveniente que en el mismo tuvieran mayor presencia técnicos con conocimiento del sector y el sector empresarial, minorándose, por su parte, la representación política.
- **Transporte de mercancías.-** Asimismo, y tal y como plantea el Parlamento Europeo, es preciso potenciar el transporte aéreo de mercancías, facilitando la cooperación entre los tres aeropuertos.

Vigo, abril de 2013.