



# AEROPORTS CORPORATIUS I TERRITORI

GERMÀ BEL

Al primer trimestre de 2009 s'ha iniciat el procés de decisió pública relatiu a la creació d'un nou aeroport corporatiu a Catalunya. Aquest procés pot tenir una importància especial per a les comarques centrals, territori des d'on s'ha mostrat més interès per disposar de l'equipament.

En aquest paper faig unes consideracions sobre el procés en curs. Primer s'apunten els efectes econòmics que —en general— té el transport aeri, i per tant els aeroports, sobre els territoris als quals serveixen. A continuació es revisen els motius que expliquen l'emergència de l'aviació corporativa com a model de negoci, i el seu creixement i impacte a Catalunya i a Espanya. Tot seguit se sintetitzen les previsions sobre equipaments per a aviació corporativa de la planificació pública d'aeroports a Catalunya. Finalment, es fan diverses consideracions respecte al procés i les possibles decisions que s'adoptaran sobre l'assumpte.

## **TRANSPORT AERI, AEROPORTS I EFECTES ECONÒMICS SOBRE EL TERRITORI**

El transport aeri ha esdevingut la forma de mobilitat a llarga distància per excel·lència. Això l'ha convertit en el mode de transport més emergent i dinàmic en les darreres dècades, com a conseqüència dels efectes de la integració regional d'economies i societats, i de la globalització. La intensificació del transport aeri ha augmentat

la rellevància dels aeroports com a equipaments estratègics als territoris, atès que a través dels aeroports es determina la seva inserció en el mapa de relacions globals.

El moviment aeroportuari pot estar vinculat tant a viatges de turisme i oci com a viatges de negocis. Pel que fa als viatges de negocis, la connectivitat internacional és important per a l'activitat de les empreses d'un territori, i de forma especial en els sectors relacionats amb l'economia del coneixement, on es concentren les activitats de molt valor afegit. Entre aquestes activitats s'inclouen les finances, les assegurances, els serveis a les empreses, els serveis mèdics i educatius avançats, etc. També s'hi inclouen indústries d'alta i mitjana tecnologia, com el sector farmacèutic, la microelectrònica, la informàtica, l'aeronàutica o els instruments mèdics, d'òptica i precisió. És important tenir en compte que aquestes activitats ocupen personal de qualificació elevada, per la qual cosa ofereixen remuneracions altes.

A més dels viatges de negocis, els viatges de turisme i oci tenen una gran rellevància en la demanda de viatges d'avió. Per això, els aeroports faciliten l'accés als turistes que usen transport aeri, cosa que fa que l'accessibilitat sigui un atractiu turístic de gran importància. Per tenir una idea de la importància del aeroport en la canalització de turisme, les dades per a l'any 2008 indiquen que el 77% dels turistes internacionals arribats a Espanya ho van fer per via

aèria, i la gran majoria de la resta per carretera.<sup>1</sup> Certament, el caràcter insular (Illes Balears i Illes Canàries) d'algunes de les grans destinacions del turisme internacional afavoreix una quota del transport aeri tan elevada. Així i tot, la quota del transport aeri és també majoritària si considerem el turisme a l'Espanya peninsular.

Els aeroports tenen un gran potencial de contribució al creixement econòmic dels territoris on es localitzen. Aquest potencial s'expressa en una diversitat de factors, com són la creació de llocs de treball directes, l'augment de l'atractiu del territori per implantar activitats econòmiques i la millora de l'accessibilitat turística, entre d'altres.

A efectes d'analitzar els impactes econòmics dels aeroports podem considerar en primer lloc l'impacte directe, que és tradueix en la creació de llocs de treball associats directament a l'activitat aeroportuària, al moviment de les persones i de les mercaderies que usen els aeroports. A més d'aquest impacte directe, cal considerar també l'impacte indirecte, que és conseqüència del desenvolupament d'activitats logístiques en l'entorn de l'aeroport. En darrer lloc, cal tenir en compte l'impacte induït, que és conseqüència de la despesa generada pels treballadors associats a les activitats directes i indirectes. En termes generals, i pel que fa als grans aeroports comercials europeus, es considera que l'activitat aeroportuària genera de forma directa un lloc de treball per cada 1.000 passatgers transportats. Si es tenen en compte també els efectes indirectes i els efectes induïts, la creació de llocs de treball es pot situar en tres per cada 1.000 passatgers transportats.<sup>2</sup>

1. Aquestes dades, i altres de major detall, són disponibles als informes periòdics de l'*Instituto de Estudios Turísticos*, del ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç. <http://www.iet.tourspain.es/paginas/home.aspx?idioma=es-ES>

2. Una explicació més detallada dels efectes econòmics dels aeroports pot trobar-se a Germà Bel i Xavier Fageda, *Aeroports i poder*. Barcelona: Edicions 62, 2007.

## L'EMERGÈNCIA DE L'AVIACIÓ CORPORATIVA COM A MODEL DE NEGOCI

En els darrers anys s'ha viscut una etapa de gran expansió del transport aeri. Tot i que aquesta tendència s'ha refrenat per la intensa recessió econòmica que va començar l'any 2008, és molt probable que es torni a taxes importants de creixement del transport aeri quan torni el creixement econòmic. En aquest context, ha experimentat un augment important l'aviació corporativa. Aquesta modalitat d'aviació, també denominada aviació d'empresa, es caracteritza per l'ús d'avions de dimensió molt reduïda, per comparació als que utilitzen les línies aèries comercials de servei regular o xàrter. Els avions són propietat d'empreses privades, o bé són propietat de companyies que ofereixen serveis aeris que podríem considerar equivalents al taxi aeri (o, potser més apropiadament, avions amb xofer).

L'aviació corporativa ofereix una sèrie d'avantatges per als viatgers de negocis que es poden sintetitzar en cinc factors:<sup>3</sup>

- *Flexibilitat i conveniència*. L'aviació corporativa permet el desplaçament ràpid a múltiples destinacions que poden no estar sempre servides per l'aviació comercial. Els usuaris de l'aviació corporativa poden programar les seves rutes amb gran flexibilitat, i això és molt valorat pels directius d'empreses de gran dimensió.

- *Estalvis de temps*. Els usuaris de l'aviació corporativa poden programar les seves rutes amb gran flexibilitat, i sense necessitat de pèrdues de temps vinculades a la programació temporal de vols de les companyies comercials, i la necessitat de fer connexions en el cas que no hi hagi serveis directes. Així mateix, cal tenir en compte que l'aviació corporativa pot fer ús d'aeroports menys congestionats que els grans aeroports comercials, i

3. Veure PricewaterhouseCoopers, *The economic impact of business aviation in Europe*. European Business Aviation Association, 2008, p. 22-24.



FOTO: PEP MAS

amb un procediments de control i de seguretat més àgils, amb els corresponents guanys de temps.

- *Estalvi de costos.* Inicialment, el cost monetari del viatge en aviació corporativa és més gran que el que implica l'ús de l'aviació comercial. Tanmateix, en el cas que el desplaçament sigui efectuat per un grup de directius d'empresa, l'ús d'avions d'empresa —de propietat pròpia o contractats— pot suposar un estalvi de diners per comparació al viatge en classe de negocis en avions comercials.

- *Fer més fàcil la culminació d'acords empresarials.* La formalització d'acords en empreses de dimensió molt important exigeix una presència ràpida i directa dels principals dirigents de les empreses implicades en les negociacions. L'aviació d'empresa facilita que aquestes activitats corporatives es puguin fer de forma ràpida i eficient.

- *Avantatge de seguretat.* La percepció d'una major seguretat en el viatge és destacada per usuaris de l'aviació corporativa per comparació als estàndards de seguretat de l'aviació comer-

cial en alguns països en els quals fan negocis, i la menor vulnerabilitat a potencials amenaces terroristes en algunes zones del món.

#### **EL CREIXEMENT DE L'AVIACIÓ CORPORATIVA I EL SEU IMPACTE A CATALUNYA I A ESPANYA**

L'aviació corporativa ha tingut un creixement significatiu a Catalunya en els darrers anys. Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, aquesta modalitat d'aviació ha tingut un creixement constant des de l'any 2003, ja que el nombre d'aeronaus que tenen la seva base a l'aeroport de Barcelona s'ha multiplicat ben bé per tres d'ençà d'aleshores.<sup>4</sup>

El creixement de l'aviació corporativa s'ha traduït en la creació d'algunes companyies catalanes

---

4. D'acord amb la informació continguda al Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de la Generalitat de Catalunya.



FOTO: PEP MAS

que ofereixen aquest tipus de serveis. La companyia *Executive Airlines* va ser fundada el 1999, i agrupa els serveis de 21 avions, tres dels quals són propietat de la mateixa companyia, i 18 són d'empreses particulars. En l'actualitat, aquesta companyia opera des de Barcelona, Girona, Madrid i València, i preveu expandir les seves operacions a Màlaga i La Corunya, dins d'Espanya, i diverses localitzacions europees.<sup>5</sup> D'altra banda, el 2007 va iniciar les seves operacions la companyia *Corporatejets*, que disposa de tres avions que ofereixen serveis a Europa, l'Orient Pròxim i el nord d'Àfrica. Un altra companyia que opera en aquest sector, en aquest cas en la modalitat d'aerotaxi, és *Taxijet*, creada el 2004, que opera amb un avió, i té previst augmentar fins a quatre en el transcurs de l'any actual. Altres ofertes que han fet ja una gran part

5. Informació més detallada sobre aquestes companyies pot trobar-se a l'article «Vols privats, un negoci en alça», a *Vincles*, núm. 45, desembre 2008, p. 14-25.

del camí preparatori i oferiran en el futur proper serveis corporatius són *BCN Jets* i *Numbair*.

Aquestes iniciatives han posat les primeres pedres d'un sector que encara és minso a Catalunya i a Espanya, per comparació a les dimensions i efectes que l'aviació corporativa ha assolit en altres països de la Unió Europea.

D'acord amb les estimacions realitzades per PricewaterhouseCoopers, l'any 2007 l'aviació corporativa va generar un valor afegit de 19,9 milions d'euros a la Unió Europea, i representava aproximadament el 0,2% del producte interior brut agregat de la UE, Suïssa i Noruega.<sup>6</sup> L'impacte econòmic es divideix a parts quasi iguals en: (a) fabricació d'avions i (b) operacions i manteniment. És clar que la seva distribució per països és

6. Les dades agregades i per països sobre l'impacte econòmic de l'aviació corporativa s'han extret de PricewaterhouseCoopers, *The economic impact of business aviation in Europe*. European Business Aviation Association, 2008.

molt diferent. La fabricació d'avions es concentra en quatre països: França, Regne Unit, Alemanya, i Itàlia. Per contra, les activitats d'operacions i manteniment estan distribuïdes entre tots els països, però amb una incidència també dispersa.

Només un 1,7% dels llocs de treball creats en el sector de l'aviació corporativa a la UE es donen a Espanya. La quota d'Espanya en el total de flotes d'aviació corporativa és més gran, el 5,6%, però encara està molt per sota del pes demogràfic i econòmic d'Espanya a la UE. Més a prop del que es correspon amb les dimensions demogràfiques i econòmiques d'Espanya se situa la seva participació en el total d'operacions d'avions corporatius, que és de l'11,3%. Així, doncs, tot i el seu creixement en els darrers anys, el desenvolupament del sector de l'aviació corporativa a Espanya se situa per sota del seu potencial —en termes comparats— i és molt probable que aquest dèficit es vagi superant en els propers anys.

#### **LA PLANIFICACIÓ PÚBLICA D'AEROPORTS I L'AVIACIÓ CORPORATIVA**

El Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de la Generalitat de Catalunya (d'ara endavant, el Pla) va ser aprovat pel decret 8/2009 de 20 de gener de 2009, i ha estat tramitat en el Parlament de Catalunya en els primers mesos del mateix any. Aquest pla inclou les previsions d'actuacions del govern de Catalunya en aquesta matèria. Les previsions específiques pel que fa referència a l'aviació corporativa indiquen que aquesta es distribuirà inicialment entre els aeroports de Sabadell i el de Barcelona, que es troba en expansió de la seva capacitat, i més endavant es desenvoluparà a un aeroport de nova construcció, amb la qual cosa, diu el Pla, se cercaran els equilibris oportuns.

Les característiques que el Pla estableix per al futur aeroport corporatiu/empresarial són: estar a una distància adequada de Barcelona, gaudir de bones connexions viàries i ferroviàries, de pos-

sibilitats d'expansió i de terrenys per a activitats complementàries, i tenir compatibilitat amb la navegació aèria. A partir d'aquestes característiques, es posa en marxa un procés de concurrència pública —ara en curs—, del qual n'ha de resultar la selecció de la proposta més adequada.

Entre els requisits més destacats que s'han establert per al nou aeroport corporatiu és que tingui una pista de 1.800 metres, la qual cosa implica, d'acord amb la normativa internacional, que s'hi hagin d'afegir unes capçaleres de pista que porten a una longitud de pista total d'uns 2.500 metres. La motivació que s'ha donat per a l'exigència d'una pista d'aquestes característiques és que això facilitarà l'operació de tot tipus d'aeronaus corporatives, cosa que no succeiria amb una pista de dimensions més reduïdes. En qualsevol cas, una de les conseqüències de l'exigència d'aquestes característiques tan ambicioses és la d'un volum d'inversió molt elevat, de 95,75 milions d'euros, d'acord amb les previsions del mateix Pla.

Fins ara, la possibilitat d'aconseguir la ubicació del nou aeroport corporatiu ha aixecat expectatives i discussió a les comarques de l'Anoia, del Bages i d'Osona. En el cas d'aquestes dues darreres comarques, aquesta iniciativa ha suscitat suport i també oposició, mentre que en el cas de l'Anoia sembla existir-hi un grau molt més gran de consens, probablement fonamentat en l'existència d'un aeròdrom de llarga tradició. La iniciativa gaudeix d'ampli suport social i empresarial, tot i que el consorci per a l'aeroport d'Igualada està integrat només per entitats públiques, i no incorpora interessos privats.

#### **ALGUNES CONSIDERACIONS RESPECTE AL NOU AEROPORT CORPORATIU**

Una primera consideració que em sembla pertinent amb relació al futur aeroport corporatiu és la necessitat que sigui un equipament que es pugui

finançar amb els ingressos derivats de la seva operació comercial. Això fa referència tant al finançament de la inversió necessària com al finançament de les seves despeses quotidianes d'operació. No hi ha una justificació d'interès públic per finançar o cofinançar amb els pressupostos públics els aeroports en general, tret de casos molt particulars en territoris aïllats i mal comunicats per transports alternatius, com el terrestre.<sup>7</sup> I això encara és més cert pel que fa referència a trànsit aeri de negocis. La disponibilitat d'aquests equipaments beneficia particularment els usuaris privats que en fan ús i, a tot estirar, pot tenir alguns efectes que s'estenen als territoris on presten els seus serveis. L'aplicació de recursos pressupostaris generals a les activitats aeroportuàries implica una atribució de subsidis públics a beneficis privats. Aquesta no és mai una bona política, i no ho és especialment en temps com els actuals, en què els recursos públics estan sotmesos a tensions i demandes creixents atesa la situació de crisi econòmica.

En segon lloc, és important observar que la idea de fer una assignació d'un aeroport corporatiu en un territori de la dimensió i el volum de trànsit aeri que té Catalunya no és normal, si tenim en compte l'experiència comparada a nivell internacional. Per què *un*? La pràctica més freqüent —la normal— és que aquelles iniciatives que es plantegin per desenvolupar propostes d'aquest tipus puguin portar-se a terme si són coherents dins els principis generals d'ordenació del territori i d'usos de l'espai. No està escrit enlloc que Catalunya necessiti *un* nou aeroport corporatiu, en un procés que és equivalent al de la institució d'un monopoli territorial.

---

7. De fet, l'autofinançament és la pràctica general en els sistemes aeroportuaris dels països desenvolupats, en els quals els subsidis a instal·lacions específiques tenen caràcter excepcional. Com és conegut, en el cas tan singular d'Espanya l'activitat aeroportuària s'autofinançava globalment amb els ingressos dels aeroports (fins a 2009), tot i que funciona un sistema opac de subsidis encreuats que responen a lògiques arbitràries.

I en la pràctica no hi haurà un únic aeroport corporatiu a Catalunya. L'aviació empresarial continuarà usant els aeroports comercials existents (els de Barcelona, Girona, Reus i Sabadell). La capacitat existent en aquests aeroports ho fa possible, i enlloc no està escrit que l'ens gestor d'aquests aeroports, AENA o la societat que la substitueixi en el futur, renunciï a acollir aquest segment de negoci en els seus aeroports. En el cas que el planificador català tingués al cap concentrar en el nou aeroport corporatiu aquests trànsits, no es veu quins instruments de gestió tindrà per aconseguir-ho.

En aquest marc, té una rellevància especial l'exigència de característiques un xic extremes per al nou aeroport corporatiu, i especialment la llargària de la pista, que exigirà unes inversions altes, i això, al seu torn, imposarà uns costos d'operació i unes tarifes aplicades (si se segueix el raonable principi d'autofinançament per a l'equipament) que poden ser poc competitius amb relació als aeroports comercials ja operatius.

És cert que unes exigències més moderades en matèria de llargària de pista reduirien la demanda potencial del nou aeroport, però també es reduiria notablement el cost de la seva instal·lació. D'altra banda, i com s'ha documentat detalladament en altres llocs,<sup>8</sup> la gran majoria d'aeroports corporatius europeus tenen característiques tècniques menys exigents.

Les característiques definides pel nou aeroport fan inevitable una exigència d'inversió molt elevada, que difícilment les entitats locals, públiques o privades, podran afrontar. Això pot fer inevitable la implicació inversora de la Generalitat, la qual

---

8. Veure, per exemple, la notícia publicada a l'Anoia-diari.cat el dia 4 de març de 2009 (<http://www.anoiadiari.cat/noticia/1468/la-uea-reitera-que-lanoia-pot-acollir-un-aeroport-corporatiu>), on es dona informació sobre llargàries de pistes, molt inferiors a 1.800 + 750 metres, en diferents aeroports corporatius europeus amb un volum important d'operacions.

cosa comportaria molt probablement una posició prevalent com a soci de l'aeroport. Si aquest fos el cas, no semblaria un resultat massa convincent.

En resum, seria molt més oportú que el paper de la Generalitat fos d'autoritzar les iniciatives que puguin sorgir a nivell territorial que no pas el d'administració concedent i, previsiblement, prevalent. Per què només *un* aeroport corporatiu? No és aquesta la pràctica habitual en l'àmbit internacional en regions econòmiques i demogràfiques comparables a Catalunya.

D'altra banda, el nou/s aeroport/s corporatiu hauria de fomentar els seus avantatges competitiu, que es derivaran no només de la localització espacial de l'equipament, sinó també de l'estructura de costos —i per tant tarifes— amb què pugui operar. Això en un marc en què aquest equipament haurà de competir amb altres equipaments ja existents per captar el trànsit corporatiu. Com és lògic, i com passa amb normalitat en els països del nostre entorn.

**GERMÀ BEL I QUERALT** (les Cases d'Alcanar, Terres de l'Ebre, 1963) és catedràtic d'Economia a la Universitat de Barcelona. Es va graduar en economia a les universitats de Barcelona i de Chicago, i recentment ha impartit classes a Cornell U. i ha estat investigador visitant a Harvard U. Ha publicat nombrosos articles acadèmics i diversos llibres sobre reforma del sector públic i sobre infraestructures de transport, el darrer dels quals és *Aeroports i poder* (amb Xavier Fageda, 2007).