

BARAJAS EN LA ECONOMÍA LOCAL: IMPACTO Y MODELO DE GESTIÓN¹

Barajas ha tenido en 2012 45 millones de pasajeros y 360 mil toneladas de carga

Los aeropuertos son infraestructuras con una gran transcendencia sobre las ciudades, tanto por sus impactos sobre el empleo y la economía, como por el elevado empleo de recursos, entre los que el espacio, sobre el que tantas competencias tienen las entidades locales, es uno de los más relevantes.

Son la gran puerta de entrada a la ciudad para los negocios, la inversión y el turismo, con una fuerte capacidad de creación de puestos de trabajo y de arrastre sobre otros sectores que suponen un importante estímulo para la economía local. Su incidencia en la creación de producción y empleo excede, con mucho, al que crea de forma directa en su propia actividad (efectos directos), sino que también incide de forma relevante en la generación de actividad en otros muchos sectores (efecto indirectos), en la generación de renta de los habitantes y su consiguiente consumo (efecto inducido), y en posibilitar actividades que se verían notablemente mermadas de no existir el aeropuerto, como es la turística (efecto catalítico).

Barajas, el aeropuerto de Madrid, es el primer contacto que los pasajeros tienen con nuestra Ciudad, bien sea porque es el destino de su viaje, bien por utilizarlo como hub. En ambos casos contribuye a conformar la imagen que de Madrid les queda.

Los aeropuertos son mucho más que un terminal de transportes

Estas razones justifican, por sí mismas, que una entidad local de la dimensión del Ayuntamiento de Madrid, sea un actor estratégico en una gestión aeroportuaria eficiente. Esta participación local en la gestión, es una de las tendencias dominantes a nivel internacional.

Una mirada al exterior, así lo evidencia. Aeropuertos americanos como Atlanta, el mayor del mundo por número de pasajeros, o Memphis, el mayor por volumen de carga, o asiáticos como Singapur, son propiedad de entidades locales. Ya en Europa, los de Milán, Manchester, Múnich, Berlín, Frankfurt² o Ámsterdam³, cuentan con una participación local dominante.

¹ José Manuel Cubela Iglesias y José Daniel Costa Seijas (*SENER Ingeniería y Sistemas S.A.*)

² 9º aeropuerto mundial y 3º europeo por volumen de pasajeros

³ 14º aeropuerto mundial y 4º europeo por volumen de pasajeros

Nos encontramos en un momento trascendental en el futuro de la gestión aeroportuaria en España, al estar en marcha un cambio de modelo que parece contemplar la otra gran tendencia a nivel internacional: la participación de las empresas privadas. Este proceso puede ser una oportunidad para integrar ambas tendencias en pos de la buscada excelencia aeroportuaria.

El presente estudio se analiza todos estos elementos: el impacto que el aeropuerto de Barajas tiene sobre la economía madrileña a través de sus diferentes efectos, así como el modelo de gestión aeroportuario y su perspectiva de futuro.

Impacto del Aeropuerto

Caracterización General del Aeropuerto

El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha tenido en 2012 un tráfico anual de 45 millones de pasajeros y 370 mil toneladas de carga. Ello lo ubica como el primer aeropuerto español con una cuota de mercado del 23% en pasajeros, del 55% en carga y del 19% en operaciones. Es decir, Madrid-Barajas tiene casi un cuarto del mercado español de transporte aéreo de pasajeros y más de la mitad del mercado de transporte aéreo de carga. En el plano internacional Madrid-Barajas es el quinto (5º) aeropuerto europeo en pasajeros tras Heathrow, Charles de Gaulle, Frankfurt y Schiphol; y el decimosexto (16º) del mundo. En tráfico de carga, sin embargo, Madrid-Barajas se queda lejos de Frankfurt que con 2,1 millones de toneladas es el aeropuerto europeo con mayor tráfico de carga y, por supuesto, de Hong Kong y Memphis que con casi 4 millones de toneladas son los aeropuertos de mayor tráfico de carga del mundo.

El Transporte Aéreo de Pasajeros es la principal actividad económica en la que participan casi 250 compañías aéreas

Caracterización del Aeropuerto como Sistema Económico

Los aeropuertos son mucho más que un terminal de transportes ya que generan una gran actividad económica por el propio servicio de transporte aéreo y por otras actividades de servicio, comerciales e industriales que se localizan en el propio aeropuerto. En el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas la dimensión económica de estas actividades es tan importante que constituyen al mismo en un Sistema Económico con un impacto significativo en la economía regional. Dentro del Sistema Económico de Barajas se pueden distinguir cinco grandes sectores de actividad: la explotación del aeropuerto, el transporte aéreo de pasajeros, el transporte aéreo de carga, la actividad comercial y la actividad industrial, cuyas características se detallan a continuación.

El Transporte Aéreo de Carga implica no sólo el propio transporte realizado por las Compañías Aéreas, sino el resto de actividades logísticas necesarias para el mismo

Explotación del Aeropuerto

La Explotación del Aeropuerto engloba todas las actividades necesarias para la aproximación, aterrizaje y despegue de las aeronaves, así como para todas las actividades necesarias en tierra para el embarque y desembarque de pasajeros y cargas, el servicio a las aeronaves y el resto de actividades que tienen lugar en el recinto del aeropuerto. Esta actividad es realizada directamente por el gestor

del aeropuerto o a través de empresas concesionarias de servicios (handling, fueling, etc.), existiendo también algunas actividades que son realizadas por organismos públicos (navegación aérea, control de fronteras, aduana, etc.).

Transporte aéreo de pasajeros

El Transporte Aéreo de Pasajeros es la principal actividad económica del aeropuerto de Madrid-Barajas. Esta actividad es realizada por las Compañías Aéreas que operan en Barajas, quienes para prestar este servicio necesitan la participación de otras empresas y organismos, como: el propio aeropuerto, las compañías de handling, de fueling, etc. En concreto, este sector de actividad es realizado por las compañías aéreas, unas 250, de las cuales las principales son:

- Iberia, la primera línea del aeropuerto con unos 15 millones de pasajeros y un 34% de cuota.
- Ryanair, la principal aerolínea de bajo coste de Barajas con 5 millones de pasajeros y un 11% de cuota, es decir, un tercio del volumen de Iberia.
- AirEuropa, también con 5 millones de pasajeros y un 11% de cuota.
- Easyjet, con 3 millones de pasajeros y un 7% de cuota.
- Air Nostrum, con casi 3 millones de pasajeros y un 6% de cuota.
- Iberia Express con más de 2 millones de pasajeros y un 5% de cuota.

Los aeropuertos son verdaderos centros comerciales donde los pasajeros pueden atender sus necesidades de compras, servicios y restauración

Transporte aéreo de carga

El Transporte Aéreo de Carga implica no sólo el propio transporte que es realizado por las Compañías Aéreas, sino el resto de actividades logísticas necesarias para este transporte: despacho de aduanas, almacenamiento, manipulación, intermodalidad, etc., que son realizadas en el Centro de Carga Aérea de Barajas. Así, las principales empresas de logística con actividad en el Centro de Carga Aérea de Madrid son:

- Iberia Cargo,
- Air France/ KLM Cargo,
- DHL Global Forwarding,
- FEDEX Express,
- Gefco,
- Lufthansa Cargo y
- UPS

Mientras que las principales compañías aéreas por transporte de carga son:

- Iberia, la principal aerolínea de Barajas en transporte de carga, con casi 147 mil toneladas transportadas y un 40% de cuota.
- European Air Transport Leipzig, compañía del grupo DHL especializada en transporte de cargas, con más de 28 mil toneladas transportadas y un 8% de cuota, es decir, bastante lejos de Iberia.
- Air Europa, con más de 20 mil toneladas transportadas y un 6% de cuota.
- Swiftair, compañía especializada en el transporte de cargas, con más de 16 mil toneladas y un 5% de cuota.

Iberia tiene dentro Barajas su base de mantenimiento de aviones de La Muñoza

Actividades comerciales

Los aeropuertos son verdaderos centros comerciales donde los pasajeros pueden atender a sus necesidades de compras, servicios y restauración. Esta actividad es la segunda en importancia dentro del aeropuerto y constituye una fuente adicional de ingresos para el mismo. La oferta comercial de Barajas supera el centenar de establecimientos contando con empresas de reconocido prestigio tanto nacionales, locales, como internacionales. Toda esta actividad comercial se realiza bajo el régimen de concesión administrativa que se adjudica mediante concurso público.

Ha ocurrido un cambio estructural en Barajas con un aumento del tráfico internacional y una disminución del tráfico nacional que ha pasado de ser la mitad del tráfico del aeropuerto a generar sólo un tercio del mismo

Actividades industriales

Iberia tiene dentro del Aeropuerto de Madrid-Barajas su base de mantenimiento de aviones de La Muñoza. En este centro se realiza el mantenimiento de Aviones y motores para la propia flota de Iberia y para otras compañías. Esta es una actividad industrial que se realiza en el aeropuerto y que obtiene ingresos tanto de la propia Iberia vía precios internos (fijados, sin embargo, de acuerdo al mercado) y del resto de compañías.

Resumen de actividades del aeropuerto

Los pasajeros contratan los servicios de las compañías aéreas, quienes requieren de una serie de servicios en el aeropuerto que son prestados por un conjunto amplio de empresas y organismos. La carga, por su lado, contrata los servicios de operadores logísticos que operen en el aeropuerto, quienes desarrollan su actividad en el centro de carga aérea de CLASA y contratan, a su vez, el transporte aéreo con las compañías aéreas. Finalmente, la actividad comercial desarrollada en el aeropuerto requiere para ello de una concesión administrativa,

El principal aeropuerto de destino es Barcelona con 2,6 millones de pasajeros anuales y una cuota de mercado del 6%, seguido de Paris (todos sus aeropuertos) con 2,1 millones y una cuota del 5%

Análisis del Tráfico Aéreo

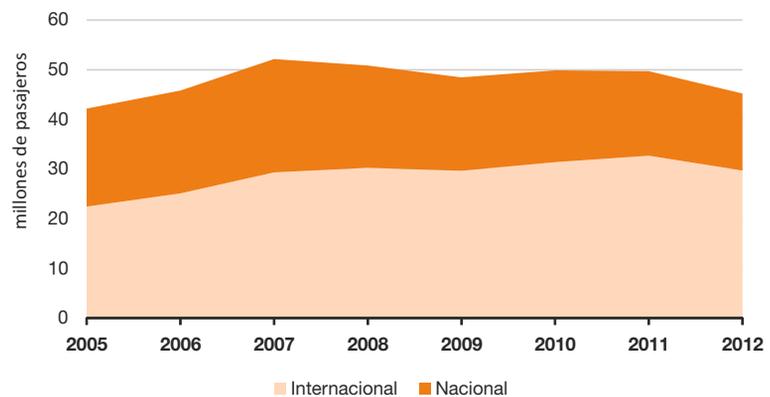
El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha tenido en 2012, como ya se ha mencionado, un tráfico anual de 45 millones de pasajeros y 360 mil toneladas de carga. El desglose de este tráfico por compañías y destinos, así como su evolución en los últimos años se analiza en los apartados siguientes:

El tráfico aéreo con Barcelona y Málaga ha caído desde 2008 por la puesta en servicio del AVE y ello se está repitiendo en Valencia que ha perdido la mitad de su tráfico

Tráfico de pasajeros

El tráfico de pasajeros ronda los 50 millones anuales, habiéndose producido una caída de tráfico debido a la crisis económica en 2009 (5% entre 2008 y 2009) y que luego de una cierta recuperación en los años siguientes, ha vuelto a caer en 2012. El desglose por mercados muestra, sin embargo, un cambio estructural con un aumento del tráfico internacional y una disminución del tráfico nacional, que ha pasado de generar casi la mitad del tráfico, a generar sólo un tercio en 2012. Esta caída del tráfico nacional se debe a la situación de crisis económica que subsiste en España y al trasvase de viajeros al tren de Alta Velocidad.

El tráfico de mercancías cayó en 2009 por la crisis pero se ha recuperado

Pasajeros anuales

Nota: Pasajeros Salida, Llegada y Tránsito.
Fuente: AENA Aeropuertos

También en mercancías se ha experimentado un descenso del tráfico nacional y un aumento del tráfico internacional

En el análisis por destinos se observa que el principal destino en transporte de pasajeros del Aeropuerto de Barajas es Barcelona con 2,6 millones de pasajeros anuales y un 6% de cuota de mercado, seguido de Palma de Mallorca y Gran Canaria. El principal destino internacional de Barajas es Londres-Heathrow, seguido de Roma y Paris-Orly, sin embargo, esto refiere a relaciones entre aeropuertos y no entre ciudades. Si se considera el tráfico entre ciudades el segundo destino tras Barcelona es Paris con 2,1 millones de pasajeros anuales (5% de cuota de mercado) y el tercero Londres con 1,9 millones de pasajeros (4% de cuota).

En la evolución del tráfico por destino cabe destacar la caída que ha experimentado Barcelona y Málaga desde 2008 por la puesta en servicio del tren de alta velocidad, lo cual se está repitiendo con Valencia que ha perdido la mitad de su tráfico.

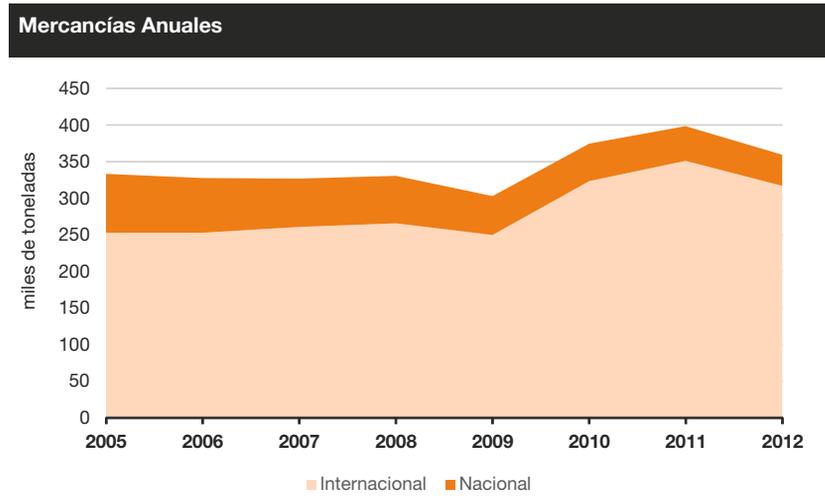
En cuanto al análisis por compañías aéreas se observa que la principal compañía aérea en Barajas es Iberia con 15 millones de pasajeros, un 34% del mercado, quedando lejos del mismo las demás. Cabe destacar, sin embargo, que las principales aerolíneas de bajo coste (Ryanair, Easyjet, Iberia Express y Vueling) tienen un 26% del mercado y están creciendo. En la evolución del tráfico de las principales compañías aéreas se observa el espectacular crecimiento de Ryanair que en cinco años desde su entrada en Barajas disputa cada año el puesto de segunda aerolínea del aeropuerto con Air Europa. Por el contrario, también destaca la caída sufrida en el tráfico de Spanair (cerrada a comienzos de 2012) y como aerolíneas ya desaparecidas como AirComet y Air Madrid llegaron a estar entre las 10 primeras aerolíneas.

Tráfico de mercancías

El tráfico de mercancías se acerca a las 400 mil toneladas anuales y si bien se produjo una caída del tráfico en 2009 del 8% por efecto de la crisis, el tráfico se ha recuperado y crecido por encima de valores anteriores a la crisis, aunque en 2012 ha vuelto a experimentar una nueva caída del tráfico. El tráfico de correos está en el entorno de las

30 mil toneladas anuales, pero muestra un descenso continuado del mismo en los últimos años. El desglose por mercados muestra, sin embargo, un crecimiento sostenido (excepto durante la crisis de 2009) del tráfico internacional frente a una disminución continua del tráfico nacional, la cual puede verse agravada por la situación económica actual en España, pero que se venía produciendo desde antes de la misma.

El tráfico de aeronaves ha descendido porque han aumentado los vuelos internacionales respecto a los nacionales, lo que aumenta la capacidad media de los aviones, y porque las compañías aéreas están mejorando continuamente su productividad aumentando sus coeficientes de ocupación



Nota: Mercancías Salida, Llegada y Tránsito.
Fuente: AENA Aeropuertos.

En el análisis por destinos se observa que el principal destino en transporte de carga era hasta 2010 Gran Canaria con un 5% de cuota, sin embargo este destino está experimentando un descenso continuado de su tráfico en los últimos años. Los principales destinos de carga son Nueva York, Lima y Leipzig, este último por ser el Hub europeo de DHL. En general se observa un incremento del tráfico internacional y un descenso del tráfico nacional, motivado por el aumento del número de vuelos internacionales y el descenso de vuelos nacionales ya que la mayoría de la carga en Barajas se transporta en aviones de pasajeros.

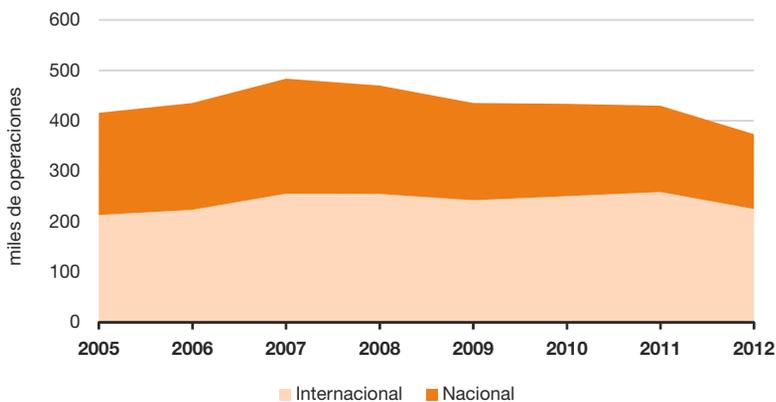
En tráfico de mercancías también es Iberia la principal compañía con 147 mil toneladas anuales, un 40% del mercado.

Tráfico de Aeronaves

El tráfico de aeronaves está en el entorno de las 400 mil operaciones anuales y ha experimentado un descenso de un 10% desde el pico de tráfico de 2007, generado por el cambio estructural en la demanda del aeropuerto al haber aumentado el número de vuelos internacionales al tiempo que ha disminuido el número de vuelos nacionales. Ello implica un aumento de la capacidad media de los aviones que operan en Barajas (los vuelos internacionales utilizan aviones de mayor capacidad que los vuelos nacionales) y por tanto el tráfico de aeronaves baja a pesar de que la demanda de pasajeros aumente. A este efecto también ha contribuido el aumento continuo que está experimentando el coeficiente de ocupación de Iberia (principal operador de Barajas), así como por el desembarco en el

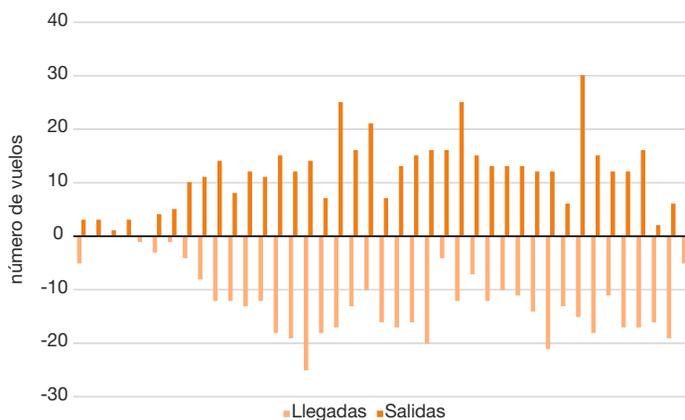
aeropuerto de las compañías low cost que operan bajo una política de alta ocupación en su vuelos. Por otro lado, las oleadas de tráfico de Barajas, que muestran la distribución horaria de las llegadas y salidas de vuelos, permiten corroborar la naturaleza de Aeropuerto Hub que tiene Barajas, ya que en ellas se observan la sucesiones de picos de llegadas y picos de salidas típicos de este tipo de aeropuerto.

Operaciones anuales



Fuente: AENA Aeropuertos.

Oleadas de tráfico de Barajas



Fuente: AENA Aeropuertos.

Perfil del pasajero de Barajas

El Sistema Económico del Aeropuerto obtiene sus ingresos de los pasajeros y cargadores y aplica estos ingresos en aprovisionarse de productos y servicios necesarios para su actividad, en pagar salarios e impuestos imputables a la misma y en obtener un excedente bruto de explotación que incorporará a los beneficios de las distintas empresas del sistema

Según la oficina EMMA (Estudios de Movilidad en el Modo Aéreo) de AENA el perfil tipo del pasajero del aeropuerto de Madrid – Barajas es un pasajero español, con edad comprendida entre 30 y 49 años, que viaja por vacaciones y tiene como destino final algún destino nacional. En cuanto al motivo del viaje, casi la mitad de los pasajeros viaja por vacaciones, y 1 de cada 3 por negocio. 3 de cada 5 pasajeros son de nacionalidad española. En cuanto al resto de nacionalidades, por orden de volumen de pasajeros, destacan los italianos, franceses, argentinos y estadounidenses. El 69% de los usuarios del aeropuerto

reside en España. El 27,6% lo hace en la Comunidad de Madrid, y el resto en otras provincias españolas. El 8,8% de los pasajeros del Aeropuerto de Madrid son extranjeros residentes en España. En cuanto al lugar de procedencia, sobre el 64,9% que accede vía terrestre, 4 de cada 5 pasajeros lo hacen desde la Comunidad de Madrid, siendo el principal municipio de procedencia Madrid. El Aeropuerto de Madrid recibe una media de 8 acompañantes por cada 100 pasajeros de salida. El 58,5% de los pasajeros realiza un viaje punto a punto. El 7,8% de los pasajeros realiza escala para llegar a su destino final. Más de 2 de cada 5 pasajeros acceden al aeropuerto en taxi; mientras que 1 de cada 3 lo hace en coche. El tiempo medio de antelación en la reserva del billete es de 21 días. Los pasajeros en viaje de negocio suelen reservar entre 2 y 14 días antes del vuelo; los pasajeros que viajan por vacaciones lo hacen entre 15 días y 6 meses antes. El tiempo medio de antelación de los pasajeros es de 2 horas 10 minutos. Este tiempo medio sufre variaciones según la temporada del año; en junio disminuye hasta las 2 horas y en agosto crece hasta 2 horas 30 minutos.

Impacto Económico del Aeropuerto

Descripción del impacto y metodología de cálculo

El Sistema Económico del Aeropuerto lo constituyen las actividades, ya mencionadas, que se realizan en él:

- Transporte de Pasajeros
- Transporte de Carga
- Actividades Comerciales
- Actividades Industriales

Donde las actividades de transporte incluyen todas las necesarias para que el mismo se realice y que deben ser realizadas en el aeropuerto como son la explotación del propio aeropuerto, el servicio de handling, etc.

El conjunto de todas estas actividades que se ha llamado Sistema Económico del Aeropuerto obtiene sus ingresos, fundamentalmente, de los pasajeros y cargadores (más los ingresos por mantenimiento de aviones) y aplica estos ingresos en aprovisionarse de productos y servicios necesarios para su actividad, en pagar los salarios e impuestos imputables a la misma y en obtener un excedente bruto de explotación que se incorporará a los beneficios de las distintas empresas del sistema. Los salarios y el excedente imputable a esta actividad constituye el Valor Agregado Bruto del Sistema Aeroportuario, que es la contribución que el mismo hace a la economía regional y que se denomina Impacto Directo del Aeropuerto.

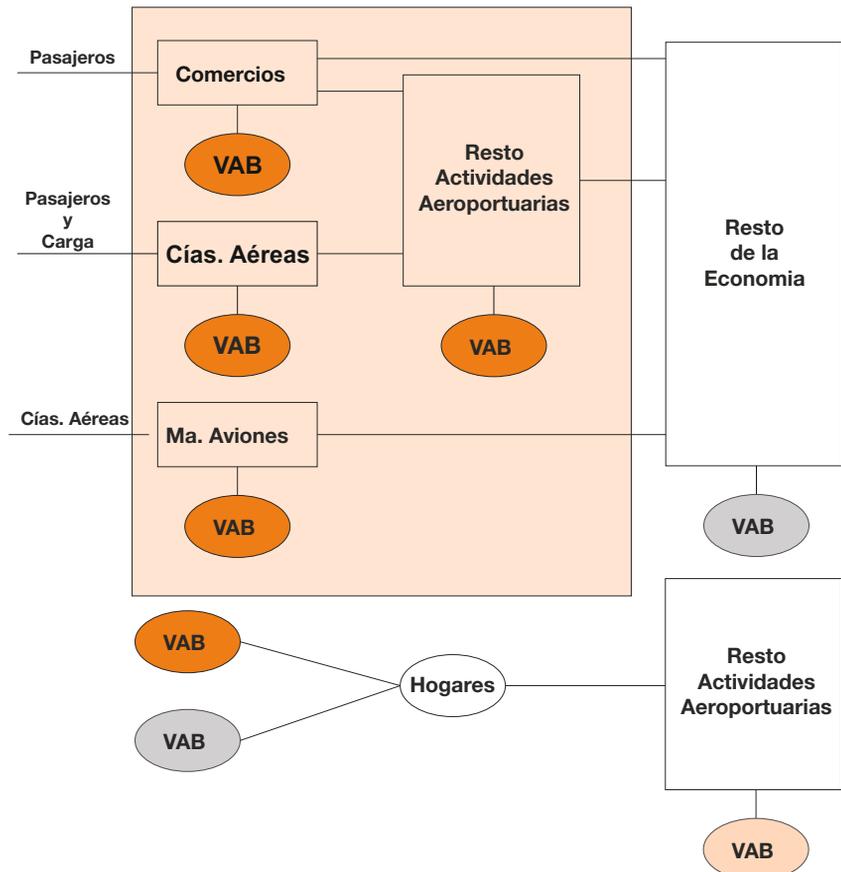
Para el cálculo del Impacto Económico es necesario contar con un modelo de economía cerrada que cuantifique las interdependencias entre todos los sectores económicos dentro de una región

Todas estas actividades, como se ha mencionado, deben aprovisionarse de productos y servicios de otras empresas no localizadas en el Aeropuerto. Este aprovisionamiento genera un Valor Agregado Bruto no localizado en el Aeropuerto, pero derivado indirectamente de su actividad y que se denomina Impacto Indirecto del Aeropuerto.

Finalmente, los salarios obtenidos de la actividad económica directa o indirectamente imputable al aeropuerto serán utilizados por los hogares para consumir productos y servicios finales. Este consumo de productos y servicios finales genera, a su vez, un Valor Agregado Bruto que también es imputable al aeropuerto y que se denomina Impacto Inducido del Aeropuerto.

El conjunto de todas estas relaciones de actividades se muestra en el cuadro siguiente:

Los Ingresos Exógenos son los pagos realizados por los pasajeros y cargadores por el servicio de transporte aéreo, el gasto realizado por los pasajeros en los comercios y el pago por los servicios de Iberia Mantenimiento



Nota: Impacto Directo en Rojo, Indirecto en Verde e Inducido en Azul.

Para el cálculo de estos impactos es necesario contar con un modelo de economía cerrada que cuantifique las interdependencias entre todos los sectores económicos dentro de una región. Estos son los modelos de Leontief representados por las Tablas Input-Output, que cuantifican las interrelaciones entre los distintos sectores de producción y las Matrices de Contabilidad Social, que extienden la cuantificación de estas interrelaciones a los sectores institucionales como los Hogares y la Administración Pública, lo cual permite cuantificar el ahorro, el uso de los impuestos y otras interrelaciones que no están en la cadena de producción. Para este estudio se han utilizado las tablas input-output de Madrid, con las cuales se puede calcular el impacto del aeropuerto sobre la Comunidad de Madrid y las tablas input-output de España, con las que se calcula el impacto del aeropuerto en el resto del país.

Las tablas input-output no se construyen todos los años, pues se entiende que, a menos que ocurra un cambio estructural importante, las interrelaciones económicas entre los distintos sectores de la economía no varían significativamente en el corto plazo. Para realizar este estudio se han utilizado las últimas tablas disponibles que son de 2007, las cuales debido al cambio estructural que se está dando en la economía española no reflejaran correctamente las interrelaciones económicas actuales, pero como se ha dicho son las últimas disponibles. Las matrices de contabilidad social no se construyen de forma sistemática como las tablas input-output, habiéndose utilizado en este estudio la SAM de 2002 de la Comunidad de Madrid y la MCS-95 de España publicada en 2005 en la revista Estadística Española.

El Impacto Económico Directo de las Compañías Aéreas arroja unos consumos intermedios en Madrid de 1.230 millones de euros, unas importaciones de 1.506 millones y un VAB de 1.067 millones

Estimación de ingresos

Los Ingresos Exógenos, es decir externos al sistema aeroportuario, son los pagos realizados por los pasajeros y los cargadores por el servicio de transporte aéreo, el gasto realizado por los pasajeros en los comercios y el pago por los servicios de Iberia Mantenimiento.

Ingreso por transporte de pasajeros y carga

El Ingreso por transporte de pasajeros se obtiene de la producción en PKT del aeropuerto y del Ingreso Medio por PKT, como se muestra en las siguientes tablas:

Ingreso Bruto del Transporte de Pasajeros – 2012				
Mercado	PKT	Yield	IVA	Ingreso
Nacional	5.538	0,1163	8% / 10%	700
Internacional	49.183	0,0590		2.902
TOTAL	54.721			3.602

Ingreso Bruto del Transporte de Carga – 2012				
Mercado	TKT	Yield	IVA	Ingreso
Nacional	26	0,2298	18% / 21%	7
Internacional	909	0,2298		209
TOTAL	935			216

Nota: TKT en millones, Ingreso en millones de euros, cambio de IVA el 1/09
Fuente: Estadísticas AENA, Memoria Anual de Iberia y elaboración propia

Ingreso Bruto del Transporte de Carga – 2012				
Mercado	TKT	Yield	IVA	Ingreso
Nacional	5	0,2298		1
Internacional	38	0,2298		9
TOTAL	42			10

Nota: TKT y PKT en millones, Ingreso en millones de euros, cambio de IVA en septiembre de 2012
Fuente: Estadísticas AENA, Memoria Anual de Iberia y elaboración propia

Lo cual arroja un total de 3.827 millones de euros de ingreso por transporte de pasajeros y carga.

Gasto en comercio

El gasto en comercios se estima a partir del total de pasajeros (salida, llegada y tránsito), del ingreso medio de AENA por pasajero (3,11€) y del canon medio sobre ventas aplicado por AENA (25%). El Ingreso Comercial de AENA en Barajas, sería entonces de 141 millones de euros.

Este ingreso implicaría por tanto un gasto total en comercios de 669 millones de euros (IVA 18%/21% incluido).

Ingreso por actividades industriales

Este, como ya se ha mencionado son los ingresos de Iberia Mantenimiento, que rondan los 800 millones de euros. (Fuente: Informe Anual de Iberia, último dato disponible)

Impacto económico directo del Aeropuerto

El Impacto Económico Directo del Resto de las Actividades Aeroportuarias arroja unos consumos intermedios en Madrid de 550 millones de euros, unas importaciones de 1.075 millones y un VAB de 503 millones

Para el cálculo del impacto directo del aeropuerto se utilizarán los coeficientes de destino de la Tabla Input-Output de Madrid de 2007 (TIO07), mientras que para las importaciones desde Madrid se utilizará la Tabla Input-Output de España de 2007. Para ello se supondrá que los Ingresos por Transporte que obtienen las compañías aéreas corresponden al sector 40 – Transporte no terrestre de la TIO07. Según estos datos estos ingresos tendrán las siguientes aplicaciones:

Impacto Económico Directo de las Compañías Aéreas		
Destino	Valor (M €)	%
Consumos Intermedios en Madrid	1.230	32
Importaciones	1.506	39
Impuestos Netos	25	1
Remuneración de Asalariados	827	22
Otros Impuestos Netos sobre la Producción	0	0
Excedente Bruto de explotación	240	6
Total	3.827	100
VAB	1.067	28

El Impacto Económico Directo del Resto de la Actividad Comercial arroja unos consumos intermedios en Madrid de 106 millones de euros, unas importaciones de 33 millones y un VAB de 388 millones

Donde se observa que casi el 40% de los ingresos se destinan a la compra de productos provenientes de fuera de la Comunidad de Madrid, concretamente, combustible. Estos consumos dan lugar a impactos indirectos e inducidos que ocurren fuera de la Comunidad de Madrid y que serán evaluados, como ya se ha mencionado, utilizando la Tabla Input-Output de España de 2007. La aplicación de estos coeficientes al ingreso por transporte (3.827 mill. €), arroja un consumo intermedio en Madrid de 1.230 mill. €, unas importaciones de 1.506 mill. € y un VAB de 1.067 mill. €. (el VAB es la suma de salarios, otros impuestos netos y el excedente bruto)

El VAB imputable a la actividad directa de las compañías aéreas es un impacto directo del aeropuerto, sin embargo, los consumos intermedios en Madrid de esta actividad son aprovisionamientos que estas compañías aéreas realizan en el propio aeropuerto: los servicios propios del aeropuerto, el handling, el fueling, etc. En el caso del fueling el aprovisionamiento corresponde al servicio de

puesta a bordo de combustible ya que el propio combustible se importa de fuera de Madrid. Por este motivo el consumo intermedio en Madrid de las compañías aéreas se aplicará como ingresos del resto de las actividades aeroportuarias. A este ingreso deberá sumarse el obtenido de la actividad comercial a través de los cánones de explotación. La suma de estos dos ingresos es de: 1.371 mill. € (1.230+141). Este es, entonces, el ingreso que se obtiene para sufragar las actividades aeroportuarias y que se aplicará a los diversos destinos aplicando la TIO07, considerando en este caso que el sector será el 46 – Servicios Técnicos.

La actividad industrial de Iberia Mantenimiento también se supondrá que corresponde a este sector 46, con lo que el total de ingresos correspondiente a este sector de servicios que se realiza en el aeropuerto será de 2.147 mill. € (1.371 + 777).

El resultado de aplicar estos coeficientes es un VAB correspondiente al Resto de Actividades Aeroportuarias de 503 millones de euros y un consumo intermedio en Madrid de 550 millones de euros, el cual dará lugar a un impacto indirecto.

El Impacto Directo del Aeropuerto (VAB) es de 1.959 millones de euros

Impacto Económico Directo del Resto de Actividades Aeroportuarias		
Destino	Valor (M €)	%
Consumos Intermedios en Madrid	550	26
Importaciones	1.075	50
Impuestos Netos	19	1
Remuneración de Asalariados	395	18
Otros Impuestos Netos sobre la Producción	-10	0
Excedente Bruto de explotación	118	6
Total	2.147	100
VAB	503	23

La actividad comercial del aeropuerto que tiene unos ingresos de 669 mill. € les aplica al pago del canon y al resto de destinos necesarios para su actividad, ahora bien, el pago por canon (141 mill. €) ya ha sido considerado como parte del ingreso de las actividades aeroportuarias (ya que se aplica un marco regulatorio de caja única), para considerar el resto de este ingreso (528 mill. €) se supondrá que el mismo se destina según los coeficientes de la TIO07 para el sector 37 – Otro comercio menor y reparación. La aplicación de estos coeficientes arroja un VAB para esta actividad de 388 millones de euros y unos consumos intermedios a realizar en Madrid de 106 millones de euros.

Impacto Económico Directo del Resto de Actividades Aeroportuarias		
Destino	Valor (M €)	%
Consumos Intermedios en Madrid	106	20
Importaciones	33	6
Impuestos Netos	1	0
Remuneración de Asalariados	253	48
Otros Impuestos Netos sobre la Producción	10	2
Excedente Bruto de explotación	126	24
Total	528	100
VAB	388	73

Los resultados del cálculo del Impacto Directo del Aeropuerto son, entonces, los siguientes:

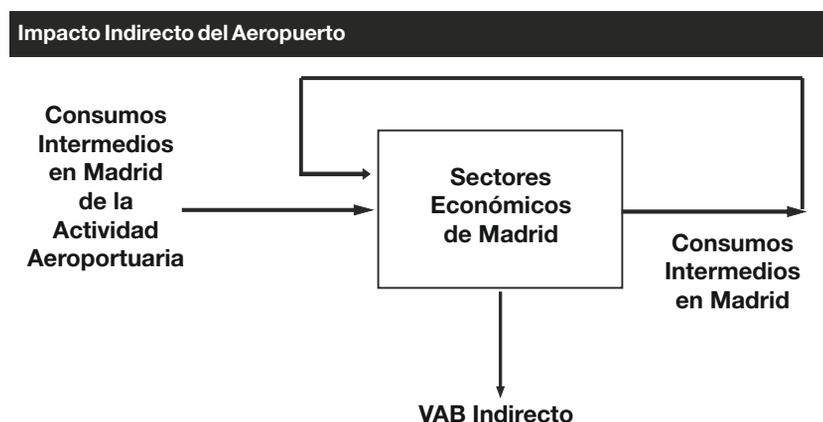
Impacto	millones de Euros
Impacto Económico Directo de las Compañías Aéreas	1.067
Impacto Económico Directo del Resto de las Actividades Aeroportuarias	503
Impacto Económico Directo del Resto de la Actividad Comercial	388
Impacto Económico Directo del Aeropuerto de Barajas	1.959

Así, el Impacto Directo del Aeropuerto es de 1.959 millones de euros.

Generándose, además, un gasto total en consumos intermedios en Madrid de 656 millones de euros que generarán el Impacto Indirecto del Aeropuerto en Madrid y un gasto total en consumos intermedios en el resto de España de 2.613 millones de euros que generarán un impacto indirecto no imputable en Madrid.

Impacto económico indirecto del Aeropuerto

Los 656 millones de euros de consumos intermedios en Madrid que genera la actividad del aeropuerto se destina a todos los sectores de la economía y estos, a su vez, aplican estos ingresos a todos los sectores. La cadena de consumos intermedios en Madrid que origina la actividad del aeropuerto es la siguiente:



Aplicando los coeficientes de la Tabla de Destinos de la TIO07 según los coeficientes que correspondan a cada sector, arroja un VAB conjunto de toda esta actividad indirecta de 377 millones de euros que constituye el Impacto Indirecto del Aeropuerto.

Por otro lado, las importaciones de fuera de la Comunidad de Madrid generadas tanto por la actividad directa del aeropuerto como por la actividad indirecta en Madrid generan en el resto de España una cadena de consumos intermedios, que produce un VAB indirecto adicional de 2.808 millones de euros.

Impacto económico inducido del Aeropuerto

El VAB directo e indirecto del aeropuerto, así como el número de puestos de trabajos asociados son los siguientes:

Impacto Económico Directo e Indirecto del Aeropuerto (millones de euros)				
Impacto	Madrid			TOTAL Madrid
	Directo Transporte Aéreo	Directo Aeropuerto	Indirecto	
Impuestos Netos	25	20	12	57
Remuneración de asalariados	827	648	197	1.672
Otros impuestos netos sobre la producción	0	0	0	-1
Excedente bruto de explotación	240	245	180	665
VAB	1.067	892	377	2.336
Puestos de Trabajo	13.635	19.840	5.447	38.921

Impacto	Resto de España		TOTAL
	Indirecto	TOTAL España	
Impuestos Netos	73	73	129
Remuneración de asalariados	1.313	1.313	2.985
Otros impuestos netos sobre la producción	5	5	5
Excedente bruto de explotación	1.490	1.490	2.155
VAB	2.808	2.808	5.144
Puestos de Trabajo	46.294	46.294	85.216

El Impacto Inducido en la Comunidad de Madrid de Barajas es de un VAB de 853 millones de euros y 18.643 puestos de trabajo

Los puestos de trabajo se han calculado aplicando los resultados de la TIO07 (salario medio del sector) ajustado a 2012 con el IPC. En esta tabla se desglosa el impacto directo e indirecto sobre la remuneración de los asalariados, el excedente de bruto de explotación y los impuestos. Estos resultados revierten en los hogares, la administración y las ISFLSH como ingresos, para el cálculo de este traspaso de ingresos se utilizan los resultados de la Matriz de Contabilidad Social de Madrid de 2002 (SAM02). Donde los ingresos de los hogares, la administración y las ISFLSH se utilizan, a su vez, para consumo, ahorro, impuestos directos, etc. La parte del ingreso destinado al consumo se estima, también, con los resultados de la SAM02.

El resultado final de esta imputación de los Sectores Institucionales al Consumo Final en cada Sector y de estos al VAB en cada sector es de 853 millones de euros (VAB) y de 18.643 puestos de trabajo, que constituyen el Impacto Inducido del Aeropuerto en Madrid.

El Impacto Indirecto generado en el resto de España, también produce un impacto inducido, que se obtiene, en este caso, aplicando los resultados de una Matriz de Contabilidad Social de España (MCS-05) y de la Tabla Input-Output de Madrid.

Análisis de resultados

El impacto del aeropuerto en la producción, en la generación de renta y en la creación de puestos de trabajo es la siguiente:

El Impacto Catalítico del Aeropuerto son los derivados de la actividad económica que generan los usuarios del aeropuerto en el transcurso de su viaje que tiene como puerta de entrada y salida del territorio al aeropuerto

Impacto Económico del Aeropuerto (millones de euros)					
Impacto	Madrid				TOTAL Madrid
	Directo Transporte Aéreo	Directo Aeropuerto	Indirecto	Inducido	
Producción	3.827	2.676	891	1.704	9.098
VAB	1.067	892	377	853	3.189
Empleo	13.635	19.840	5.447	18.643	57.564
Impacto	Resto de España			TOTAL	
	Indirecto	Inducido	TOTAL España		
Producción	7.379	8.765	16.144	25.243	
VAB	2.808	3.895	6.703	9.892	
Empleo	46.294	83.786	130.081	187.645	

Es decir, el Aeropuerto de Barajas contribuye al PIB regional en 3.189 millones de euros y genera casi 60 mil puestos de trabajo.

El impacto del aeropuerto en toda la economía nacional es de 9.892 millones de euros, generando casi 200.000 puestos de trabajo. Es decir, el aeropuerto generaría casi 4 puestos de trabajo por millón de pasajeros lo que concuerda con lo observado en el resto del mundo.

Impacto catalítico del Aeropuerto

Las actividades que se realizan en el aeropuerto son sufragadas, como ya se ha analizado, por los pasajeros y los cargadores que contratan un servicio de transporte aéreo desde el aeropuerto, por los pasajeros que compran productos y servicios en el aeropuerto, por las compañías aéreas que contratan la reparación de sus aviones en el centro de mantenimiento y por la administración pública que tiene que prestar determinados servicios público en el aeropuerto. Estas actividades económicas realizadas en el aeropuerto influyen en el resto de la economía regional y nacional generando un impacto económico en términos de generación de riqueza y de empleo. Estos impactos que se derivan de forma directa, indirecta o inducida de las actividades realizadas en el aeropuerto fueron el objeto de los párrafos anteriores.

Sin embargo, existen otros efectos económicos que pueden imputarse a la presencia del aeropuerto en el territorio, como son los derivados de la actividad económica que generan los usuarios del aeropuerto en el transcurso del viaje que tiene como puerta entrada y salida del territorio el aeropuerto. Esta actividad económica podría no existir o ser mucho menor si el aeropuerto no existiese, ya que la posibilidad de conexión aérea es un factor importante a la hora de la elección del destino de viaje. Este impacto económico se conoce en la literatura como catalítico y está compuesto por el impacto económico del gasto realizado por los turistas que entran al territorio por el aeropuerto. En este artículo, además, también se considerará dentro de este impacto el generado por el gasto de transporte en el acceso al aeropuerto (acceso y dispersión). A continuación se detalla el proceso de cálculo de estos impactos:

Los viajeros de Barajas gastan 311 millones de euros en acceder a él por vía terrestre, lo cual genera 551 millones de euros y 11.844 puestos de trabajo en España

Gasto de transporte en el acceso al aeropuerto

Para determinar este gasto hay que tener en cuenta las siguientes magnitudes:

- El volumen de pasajeros anuales del aeropuerto, que es la variable principal (se obtiene de las estadísticas de AENA Aeropuertos, S.A.)
- El porcentaje de viajeros que accede al aeropuerto por vía terrestre, es decir, no considerando los viajeros en tránsito (encuestas EMMA)
- La procedencia de estos viajeros: Provincia, Municipio (EMMA)
- El modo de transporte utilizado en este acceso: Coche, Taxi o Transporte Público (EMMA)
- El coste de este traslado desde el origen del viaje hasta el aeropuerto (que se debe calcular en función de la distancia recorrida y de las tarifas vigentes)
- El tamaño medio del grupo de viajeros, ya que el coste del viaje en Coche y Taxi se debe repartir entre los viajeros que viajan juntos.

El resultado de tener en cuenta la procedencia de los viajeros, el modo utilizado, su coste y el tamaño del grupo de viajeros arroja un gasto medio de acceso al aeropuerto de 10,61 €.

Teniendo en cuenta este gasto medio y el volumen de viajeros que acceden al aeropuerto por vía terrestre se obtiene un gasto total anual por este concepto de 311 millones de euros.

Los turistas que ingresan por Barajas realizan un gasto en España de más de 5 millones de euros

Este gasto se ha supuesto que se destina al sector Transporte Terrestre y aplicando el modelo económico utilizado para el cálculo de los impactos directos, indirectos e inducidos del aeropuerto, se obtienen los siguientes valores de impacto indirecto e inducido de este gasto en transporte, tanto para la economía regional como para la nacional.

Es decir, los 311 millones de euros que se gastan los viajeros del aeropuerto en acceder a él por vía terrestre, generan una renta de 251 millones de euros en Madrid y de 551 millones de euros en el total de España.

Asimismo, generan 5.695 puestos de trabajo en Madrid y 11.484 en el total de España.

Impacto económico del gasto de transporte en el acceso al aeropuerto (millones de euros)

Impacto	Madrid				Resto de España				TOTAL
	Directo Transporte Aéreo	Directo Aeropuerto	Indirecto	Inducido	TOTAL Madrid	Indirecto	Inducido	TOTAL España	
Producción	0	0	562	128	690	259	451	710	1.400
VAB	0	0	187	64	251	103	197	300	551
Empleo	0	0	4.292	1.402	5.695	1.951	4.198	6.149	11.844

Gastos de los turistas que acceden por el aeropuerto

Para determinar este gasto hay que considerar, además, del volumen total de pasajeros del aeropuerto, las siguientes magnitudes:

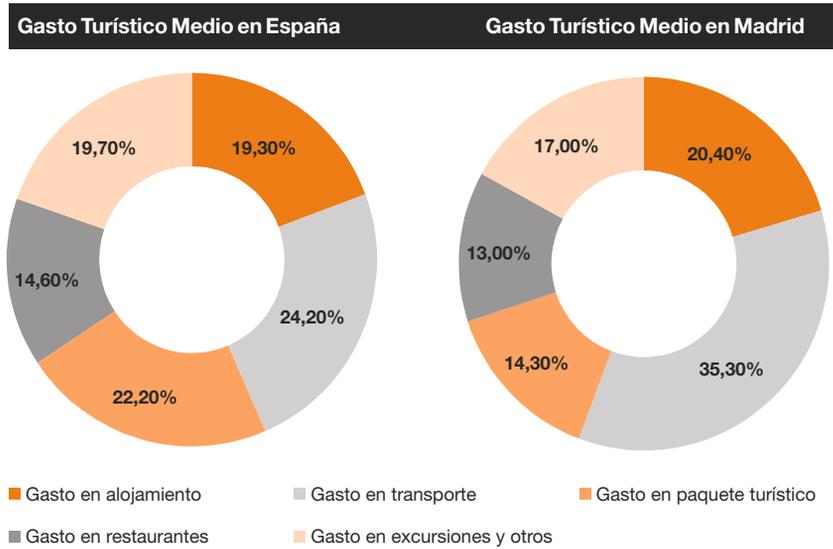
- El porcentaje de viajeros que acceden por vía terrestre (de EMMA)
- El porcentaje de viajeros que residen en el extranjero, haciéndose el supuesto de considerar turistas a aquellos viajeros cuyo inicio o fin del vuelo es Barajas y que residen en el extranjero. (este valor también se obtiene de EMMA)
- El número de turistas que ingresan por Barajas, calculado considerando que estos ingresan y salen del territorio por Barajas, es decir, considerando que un turista computa como dos pasajeros en las estadísticas de AENA (a la llegada y a la salida).
- El destino final de los viajeros, para calcular que turistas tienen como destino final Madrid y que turistas tienen como destino final el resto de España (de EMMA)
- El gasto total por turista, proveniente de la encuesta EGATUR (Encuesta de Gasto Turístico)

Los resultados obtenidos muestran que ingresan por Barajas unos 4.5 millones de turistas anuales, quienes realizan un gasto medio de 1.152 euros si su destino final es Madrid y de 966 euros si su destino final es el resto de España, lo que implica un Gasto Turístico Total de más de 5 millones de euros.

Este gasto turístico comprende los gastos realizados por el visitante o por cuenta del visitante durante su viaje a España así como los gastos previos al mismo (como puede ser el billete de avión, o la compra del paquete turístico).

Sin embargo, sólo generarán un efecto económico sobre la región visitada por los turistas, los gastos que se realizados directamente en la misma, es decir, no generarán efecto económico el gasto realizado en el billete de avión que se desembolsa en el país de origen, ni tampoco, al menos en parte, el gasto realizado en un paquete turístico.

La encuesta EGATUR analiza el destino de los gastos realizados, obteniendo los siguientes resultados:



Los turistas que ingresan por Barajas generan una riqueza en Madrid de 1.700 millones de euros y de 4.700 millones en el resto de España

Fuente: EGATUR

Utilizando estos resultados y para considerar sólo los gastos desembolsados en España, se supondrá que tanto el gasto en transporte (mayoritariamente compuesto por el billete de avión) como el gasto en paquete turístico (que se trasladará en parte y a precios de mayorista a España) no generan un impacto económico en la región. Es decir, se supondrá que sólo el 53,60% del gasto turístico medio en España (el 50,40% en Madrid) genera un impacto económico en la región. Así, se tiene:

Magnitud	Madrid	Resto de España
Gasto Turístico	4.361	749
% Desembolsado en España	50,40%	53,60%
Gasto Desembolsado en España	2.198	401

Nota: Gasto Turístico en millones de euros

Este gasto se destina a alojamiento, restauración, excursiones, etc. y el mismo se multiplica en el sistema económico generando los siguientes impactos.

Impacto	Madrid			Resto de España			TOTAL
	Indirecto	Inducido	TOTAL Madrid	Indirecto	Inducido	TOTAL España	
Producción	2.700	827	3.526	2.153	3.224	5.377	8.903
VAB	1.284	416	1.700	871	1.415	2.286	3.986
Empleo	33.085	9.064	42.149	18.073	30.287	48.359	90.509

España		
Indirecto	Inducido	TOTAL España
852	776	1.629
392	358	750
7.596	7.815	15.411

Así, los 5 millones de turistas que ingresan anualmente por Barajas generan una riqueza en Madrid de 1.700 millones de euros y de 4.700 millones ($3.986+750=4.736$) en el total de España.

Además, generan 42.000 puestos de trabajo en Madrid y unos 106 mil ($90.509+15.411=105.920$) en el total de España.

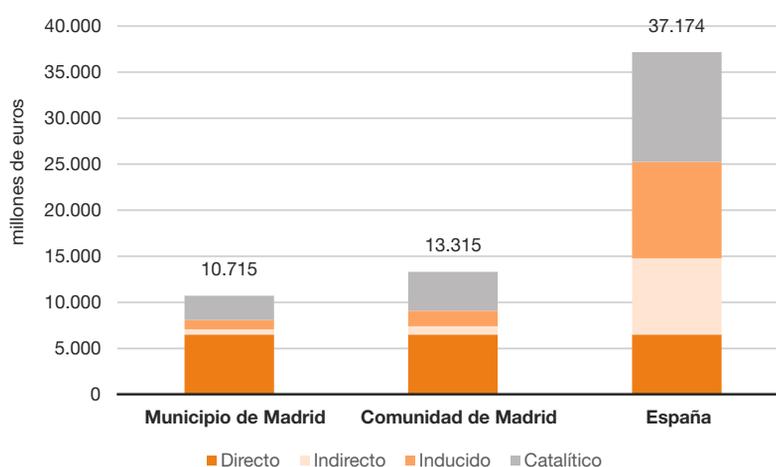
Resumen de impactos económicos

Los impactos económicos que genera la actividad del aeropuerto de Madrid-Barajas se han analizado en los párrafos anteriores y se componen de:

- Un impacto directo compuesto por los empleos creados en el aeropuerto y el valor agregado generado por su actividad.
- Un impacto indirecto compuesto por los empleos y el valor agregado generados en el resto de la economía por los consumos intermedios del aeropuerto.
- Un impacto inducido compuesto por los empleos y el valor agregado generado por los consumos privados que se realizan con los ingresos obtenidos por esos empleos creados.
- Un impacto catalítico compuesto por los empleos y el valor agregado generado por los gastos que realizan los turistas que ingresan al territorio a través del aeropuerto.

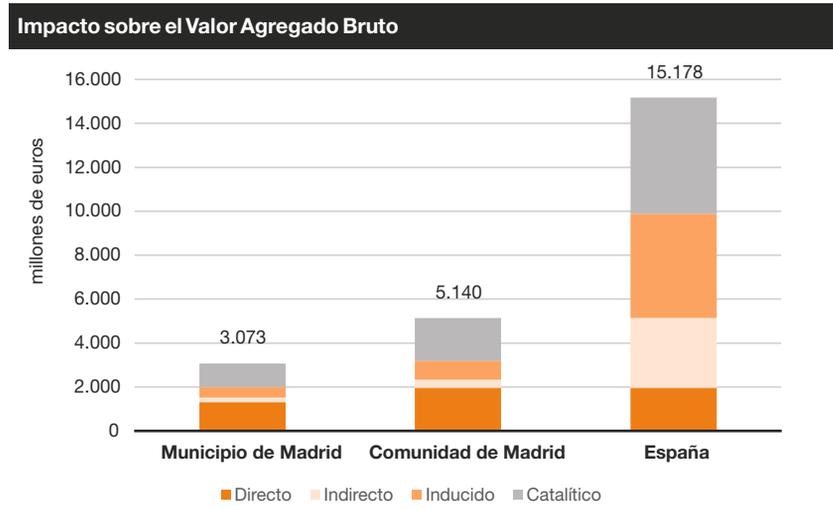
Los valores obtenidos para estos impactos son los siguientes:

Impacto sobre la Producción

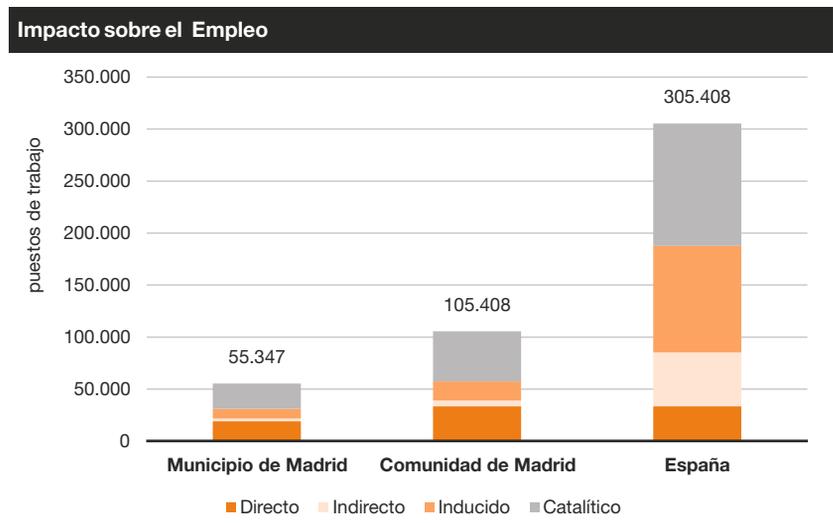


Es decir, el aeropuerto genera una producción de forma directa, indirecta, inducida o catalítica de casi 40.000 millones de euros, de los cuales más de un cuarto se realizan en Madrid.

La riqueza generada por el aeropuerto a través de todos los impactos producidos es más de 15.000 millones de euros, un 20% de los cuales se generan en Madrid.



El número de puestos de trabajo equivalentes creados por la actividad del aeropuerto de forma directa, indirecta, inducida o catalítica es de 305.000 en toda España, de los cuales casi un tercio corresponden a los efectos directos, indirectos e inducidos. Un 18% de estos empleos, unos 55.300 se crean en Madrid.



Futuro del modelo de gestión en España

Evolución de los modelos de gestión

Los modelos de gestión de los aeropuertos son consecuencia de la historia y de la estructura institucional de cada país. Sin embargo, existe una evolución clara, apreciable en todo el mundo, desde modelos de gestión directa por parte de la Administración Pública hacia modelos de gestión mediante sociedades mercantiles con grados variables de propiedad y control privado.

Se observa cómo en los países menos desarrollados o en muchas de las economías emergentes de Asia, los aeropuertos son gestionados

directamente por la Administración, y donde el aeropuerto es visto sólo como un proveedor de infraestructura, limitándose su gestión a la operación de la actividad aeroportuaria.

Esta situación se da frecuentemente ante la presencia de una compañía de bandera como operador dominante y tiene como consecuencia que los directivos del aeropuerto tengan un perfil técnico, no priorizándose ni el marketing ni la maximización de los ingresos del aeropuerto.

Este modelo está también generalizado en Estados Unidos, donde la mayoría de los aeropuertos comerciales son de titularidad de las administraciones locales, aunque en muchos casos las terminales están concesionadas a las compañías aéreas que operan desde instalaciones propias.

Un modelo más avanzado es la gestión por parte de empresas públicas, como es el caso de AENA en España, ONDA en Marruecos y, hasta 2005, de los aeropuertos de París (ADP). En este modelo se exige a los gestores que, sin perder la titularidad y gestión públicas, apliquen criterios de optimización de los resultados económicos y operativos, incluso se puede exigir, como en el caso de AENA, que estas empresas públicas se autofinancien.

Un tercer nivel de desarrollo, mayoritario en Europa, es la gestión de los aeropuertos mediante sociedades mercantiles, alejando de esta forma la gestión de la esfera administrativa y permitiendo una mayor eficiencia, menores interferencias políticas y una relación más ágil con las compañías aéreas que pasan de ser usuarios a clientes. En este modelo, la unidad de negocio natural es el aeropuerto individual con sus propios recursos, objetivos y cuentas de resultados. En estos casos, los sistemas multiaeropuerto son sociedades holding con diversas filiales.

El último escalón de desarrollo del modelo empresarial de gestión sería la “privatización” del aeropuerto, que puede darse, bien por transferencia de la propiedad, o por concesiones. Una característica de este modelo es que los gestores privados son más sensibles que los públicos ante la rentabilidad de las inversiones que realizan, así, no es de extrañar que la mayoría de los grandes proyectos de ampliación de aeropuertos en Asia, Oriente Medio y Europa los realicen aeropuertos públicos.

Perspectiva del modelo en España

El modelo de gestión de los aeropuertos en España está, como ya se ha dicho, en proceso de desarrollo.

Dentro de este proceso se está preparando a AENA Aeropuertos S.A. para la entrada de capital privado, habiéndose puesto un tope del 49% del paquete accionario para este capital privado de forma que la presencia estatal siga siendo mayoritaria.

Por otro lado se están empezando a constituir los comités de apoyo a la gestión de los aeropuertos que prevé la legislación vigente, estos

son: los Comités de Coordinación Aeroportuario y los Comités de Seguimiento del Uso de Slots y Cuota de Ruido.

Los Comités de Coordinación Aeroportuario tienen la función de coordinar las competencias de la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas en aquello que incida en los aeropuertos. Sin embargo, todavía su regulación detallada está pendiente de desarrollo normativo y en concreto su participación en la promoción de rutas aéreas es una tarea fundamental para el desarrollo regional.

Estos comités se han creado en Asturias y en Galicia, y está previsto también crearles en otras comunidades. En el caso de Madrid se ha previsto que también participe el Ayuntamiento de Madrid por su condición de Ciudad Capital.

Los Comités de Seguimiento del Uso de Slots y Cuota de Ruido tienen la función de contribuir a la optimización del uso de los recursos existentes, tanto en la utilización de la pista como de los demás medios aeroportuarios, mediante un continuo control del cumplimiento de los slots (franjas horarias) y de las cuotas de ruido asignados, asegurándose de que todos los operadores se ajustan a los procedimientos que rigen el uso de dichas franjas y cumplen las cuotas de ruido que previamente le han sido asignadas.

Estos comités ya se han creado en Madrid, Barcelona, Baleares y Canarias. En el caso de Madrid se ha previsto también la participación en dicho comité del Ayuntamiento de Madrid.

- El modelo futuro de gestión de los aeropuertos españoles se está empezando a perfilar y sería deseable que el modelo final sea comparable a las mejores prácticas europeas, es decir, debería contar con los siguientes elementos:
- Efectiva creación de sociedades aeroportuarias independientes, con cuentas de resultados independientes y capacidad de desarrollar una política comercial autónoma. Cada sociedad aeroportuaria debería asumir la parte de la deuda que le correspondiese. Libertad para que en cada territorio se pudiese acordar la fórmula de gestión (pública, privada, mixta) más adecuada de acuerdo con las expectativas y necesidades del mismo.
- Separación radical de la gestión de aeropuertos de la provisión de servicios de navegación aérea. Liberalización efectiva de éstos.
- Liberalización efectiva de tarifas y precios aeronáuticos y aeroportuarios con libertad de cada aeropuerto para establecerlos de acuerdo con la normativa europea de equidad y no discriminación. Regulador económico de las tasas y precios aeroportuarios plenamente independiente y profesionalizado.
- Existencia de mecanismos de participación efectivos de las autoridades locales y regionales y del tejido económico local que

permitiera participar en las decisiones estratégicas pero manteniendo una gestión profesionalizada del día a día (modelo similar al de aeropuertos como Frankfurt, Schiphol, Zúrich, Múnich o Manchester).

Este modelo sería jurídicamente más transparente, exigiría más responsabilidad en las decisiones de gasto y permitiría una mayor capacidad comercial de cada uno de los aeropuertos españoles. Asimismo permitiría que las administraciones territoriales pudieran tener un papel más efectivo dentro de sus competencias y responsabilidades.

Conclusiones

A través de este estudio se ha pretendido evidenciar, mediante la cuantificación de sus diferentes impactos, la importancia que el aeropuerto de Barajas tiene para la economía de una ciudad como Madrid.

Con este propósito y partiendo de datos de pasajeros y mercancías se ha realizado una estimación de los 3.827 millones de euros en ingresos que esta actividad genera. Se ha visto como este transporte necesita también una serie de servicios que presta el aeropuerto como el handling y el fueling cuya actividad genera anualmente alrededor de 1.371 millones de euros. Asimismo, el transporte aéreo genera una actividad industrial, mayor en aquellos aeropuertos en los que las compañías establecen su base de mantenimiento, como es el caso de Iberia en La Muñoza, que en el caso de Barajas supone una producción de 777 millones de euros anuales.

El transporte no es la única actividad directa de los aeropuertos, pues se están convirtiendo también en verdaderos centros comerciales que proporcionan ingresos adicionales independientes del propio transporte. Esta actividad supone unos ingresos adicionales estimados de 141 millones de euros

Todas estas actividades generan unos impactos directos, indirectos inducidos y catalíticos que contribuyen a aumentar el VAB de la ciudad en 3.073 millones de euros, y generar más de 55.000 empleos, sólo en la ciudad de Madrid. Pero estos efectos también se extienden por todo el territorio nacional, de forma que en la Comunidad genera un VAB de 5.140 millones de euros y un empleo de 105.408 puestos de trabajo. Impacto que alcanza su verdadero alcance el contemplar el conjunto de España, donde esas magnitudes alcanzan los 15.178 millones de euros y 305.408 de puestos de trabajo. Dejando en evidencia como la mayor parte de los efectos positivos del aeropuerto se concretan más allá del territorio en el que se localiza esa importante infraestructura.

Infraestructura hoy gestionada en exclusiva por la empresa pública AENA, con un modelo de gestión completamente distinto a los que se han ido desarrollando en otros países, donde la participación de las empresas privadas y las entidades locales juega un papel determinante.

Una mirada al exterior, así lo evidencia. Aeropuertos americanos como Atlanta, el mayor del mundo por número de pasajeros, o Memphis, el mayor por volumen de carga, o asiáticos como Singapur, son propiedad de entidades locales. Ya en Europa, los de Milán, Manchester, Múnich, Berlín, Frankfurt o Amsterdam, cuentan con una participación local dominante. E incluso aeropuertos como el de Viena, antes centralizados, han dado paso a participación de las empresas privadas y el ayuntamiento de la ciudad.

El modelo español actual, se encuentra en plena revisión, con la previsión de iniciar el proceso de privatización en el segundo semestre de 2013, si bien la pérdida de valor de la empresa desde 31.000 millones de euros en 2007 a 16.000 en 2013 puede alargar este plazo.

Estamos, pues, en un momento trascendental para la gestión aeroportuaria en España, y para una infraestructura, como el aeropuerto de Barajas, determinante para el futuro de la ciudad y de España en su conjunto, con unos efectos directos sobre el bienestar de la población y sobre el territorio en que se asienta. Un modelo de gestión en el que la ciudad habrá de participar, como así le exige la legislación, en aras de una eficiente coordinación de multitud de aspectos en los que el ayuntamiento contribuirá a la excelencia.