

## CAPITULO 5

### IMPACTO ECONOMICO

- **El aeropuerto como catalizador de la economía regional**
- **El aeropuerto como generador de actividad económica**
- **Impacto potencial del Plan Director**

Este capítulo repasa el rôle del aeropuerto en el sistema económico regional. En primer lugar, revisa la aportación del aeropuerto como catalizador de la economía regional, o en otras palabras, su función como infraestructura/servicio público que permite el desarrollo económico general. En segundo término, evalúa la función del aeropuerto como entidad productiva y realiza una comparación con los aeropuertos de su entorno. Finalmente estima el impacto potencial de las inversiones y desarrollo propuesto por el Plan Director tanto durante la fase de construcción como en la operación de las nuevas infraestructuras.

#### **El aeropuerto como catalizador de la economía regional**

La existencia del Aeropuerto en la región posibilita la realización de actividades no relacionadas directamente con el mismo. El transporte de largo y medio alcance de personas y mercancías es un prerequisite en un amplio rango de sectores económicos. En el caso de Barcelona, es especialmente importante la atracción de multinacionales a Catalunya, el impulso de la industria turística en mercados receptores y emisores, y su contribución a la plataforma logística del Delta del Llobregat.

#### **Inversiones de multinacionales**

La encuesta de la empresa Healey & Baker sobre factores de localización empresarial, si bien confirma la condición de Barcelona como una de las ciudades líderes de Europa, sugiere que su posición y habilidad para competir en el mercado mundial, requerirá potenciar la red de servicios aéreos actual, especialmente en el segmento de largo alcance.

5.1 *Ranking de ciudades europeas según factores de la localización empresarial (1997)*

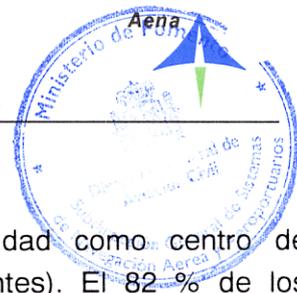
Fuente: Healey y Baker-European Cities Monitor

Ciudad	Pasajeros en 1996	Acceso a los mercados	Conexiones externas de transporte	Ranking global
Londres	88,4	1	1	1
París	59,1	2	3	2
Francfort	38,1	2	2	3
Bruselas	13,5	4	5	4
Amsterdam	27,8	5	4	5
Madrid	21,9	10	13	6
Barcelona	13,4	12	17	7
Zurich	16,2	15	6	8
Milán	16,4	6	10	9
Manchester	14,8	10	7	10
Munich	15,7	7	8	11
Dusseldorf	14,4	8	11	12
Berlín	11,0	9	14	13

*Barcelona y Catalunya como destino turístico y ferial*

El Aeropuerto de Barcelona es un pieza fundamental para la industria turística que constituye uno de los principales sectores generadores de riqueza de la Comunidad Autónoma de Catalunya. Su aportación al Producto Interior Bruto supone un 12% del total generado por la actividad económica. El Aeropuerto de Barcelona canaliza actualmente el 10,7% de los visitantes españoles llegados a Catalunya, el 7,1% de los extranjeros, y el tráfico asociado al 11% de la producción del sector turístico catalán (más de 1.000 millones de euros). Al margen de estas magnitudes macroeconómicas, está desempeñando una función clave en la consolidación de Barcelona como destino turístico. El 53,1% de los turistas que se registran en los hoteles barceloneses utilizan el avión para llegar a Barcelona. Entre 1990 y 1996, a partir de la proyección que alcanzó Barcelona con la celebración de los Juegos Olímpicos del año 1992, el número de visitantes creció en más del 75%.

En los últimos años se ha producido una eclosión espectacular del mercado de cruceros, fundamentalmente de cruceristas americanos que utilizan el puerto de Barcelona como puerto base (cerca de 360.000 pasajeros durante el año 1997). La clave del éxito de consolidar Barcelona como la principal base de cruceros del Mediterráneo, y la segunda del mundo después de Miami, ha sido la combinación singular de una buena infraestructura portuaria, una ciudad con atractivos turísticos y un aeropuerto internacional.



Barcelona está desarrollando también una creciente actividad como centro de reuniones y congresos (en 1996 superó los 200.000 visitantes). El 82 % de los delegados asistentes a este tipo de eventos utilizaron el avión para acceder a Barcelona. Las ferias, por su parte, son una atalaya fundamental para el seguimiento de la evolución de los diversos sectores empresariales y un motor económico para el área de influencia donde se celebran. La actividad ferial es un eje clave de escaparate de la industria catalana y un generador de actividad económica de primer orden. Se celebran más de 45 manifestaciones feriales al año, que ocupan una superficie bruta de 1,2 millones de m<sup>2</sup>. Es difícil poder desarrollar esta inmensa actividad ferial si no se cuenta en las proximidades con un aeropuerto ya que, según las estadísticas, el 70% de los visitantes utiliza el avión.

### *Plataforma logística del Sur de Europa*

En estos últimos años, la aglomeración barcelonesa se ha movilizado para representar un papel protagonista en la logística del Sur de Europa. La aparición de la asociación Barcelona Centro Logístico ha sido un hito importante ya que ha asumido dos papeles globales imprescindibles para la concreción de la iniciativa: la promoción y la estrategia. El Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat es la otra gran iniciativa para convertir esta zona en una gran plataforma logística multimodal, para lo cual se plantean las ampliaciones del puerto, del aeropuerto y las mejoras en la red viaria y ferroviaria. La función del modo aéreo es esencial, no tanto por la aportación en volumen sino en tanto que su ausencia restringe la oferta multimodal.

### **El aeropuerto como generador de actividad económica**

#### *Aproximación a la situación actual*

Complementariamente a su rôle catalizador de la economía catalana, la contribución directa, indirecta e inducida del Aeropuerto al Producto Interior Bruto de la Comunidad Autónoma de Catalunya puede estimarse en 1,51 millardos de euros. La contribución relativa al valor añadido bruto de la región de la actividad directa es del 0,2%. La generación de empleo directo de la actividad aeroportuaria es de alrededor de 7.900 puestos de trabajo.

El conjunto de actividades directas puede desglosarse en cinco grandes grupos: administración aeroportuaria y subcontratas, operadores aéreos y transitarios, servicios aeronáuticos (handling, combustible, catering, pasalelas, limpieza de aviones), servicios comerciales a los pasajeros (restauración, tiendas, alquiler de vehículos, publicidad), y órganos de la administración (policía, guardia civil, aduanas).

### 5.2 Distribución relativa de la producción y empleos por grupos de actividades

Fuente: Impacto económico del Aeropuerto de Barcelona. Aena y UPC, 1996

	% producción	% empleo
Administración aeroportuaria y subcontratas	20%	15%
Operadores aéreos y transitarios	47%	35%
Servicios aeronáuticos	22%	27%
Servicios comerciales a los pasajeros	7%	11%
Órganos de la administración	4%	12%
Otros	1%	1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

En 1995, El Prat del Llobregat era el municipio que tenía una mayor participación en el empleo del aeropuerto. El volumen de empleos equivale al 9% de la población laboral residente en el Prat y el 18% de la población que trabajaba en el municipio. Barcelona Capital y Hospitalet representaban un 39% y el 19% restante estaba muy distribuido entre el resto de municipios del área metropolitana.

### 5.3 Distribución del empleo directo por municipio – 1.995

Fuente: Impacto económico del Aeropuerto de Barcelona. Aena y UPC, 1996

El Prat del Llobregat	2.036	42%
Barcelona Capital	1.575	32%
Hospitalet del Llobregat	364	7%
Castelldefels	220	4%
Gavá	180	4%
Viladecans	92	2%
Sant Boi	74	2%
Cornellà	57	1%
Resto	305	6%
<b>Total</b>	<b>4.903</b>	<b>100%</b>

La distribución por actividades de la TIOC<sup>1</sup> muestra que la actividad de transporte aéreo y anexas al transporte explican un 81% del Valor Añadido Bruto. En el caso de empleo, este porcentaje desciende hasta el 64% adquiriendo un mayor peso las actividades “secundarias”.

<sup>1</sup> Tablas Input-Output de Catalunya



**5.4 Magnitudes de actividad según clasificación TIOC- 1995**

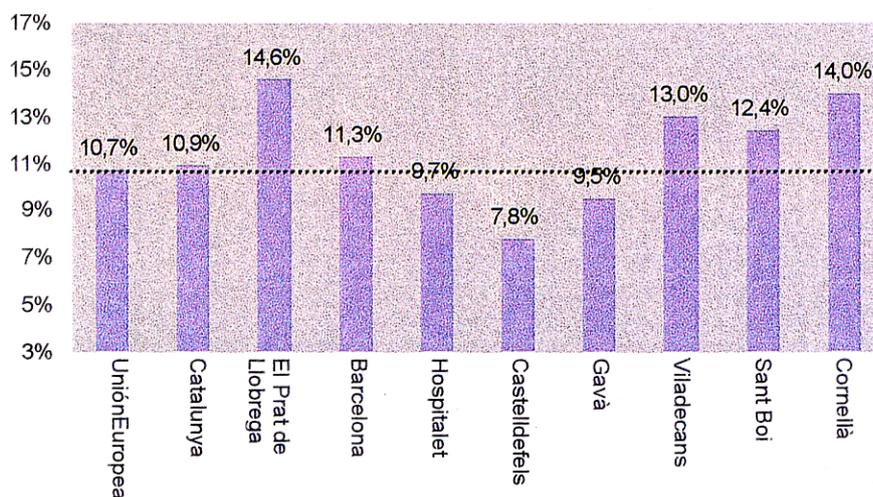
Fuente: Impacto económico del Aeropuerto de Barcelona. Aena y UPC, 1996

	Producción (Mpta)	VAB (Mpta)	Empleo
Comercio (53)	1.808	1.487	237
Restaurantes y hostelería (55)	3.572	1.798	591
Transporte aéreo (60)	21.973	8.491	1.485
Anexas al transporte (61)	18.796	15.778	1.630
Crédito y seguros (63)	175	148	15
Servicios a las empresas (65)	1.388	723	188
Administración pública (67)	1.759	1.196	597
Otros servicios venta (70)	463	398	160
<b>Total</b>	<b>49.934</b>	<b>30.019</b>	<b>4.903</b>

En síntesis, la generación de actividad del aeropuerto tiene una gran importancia para su entorno inmediato. Especialmente, si se tiene en cuenta que la tasa de paro en Catalunya a finales de 1996 estaba por encima de la media para el conjunto de la Unión Europea, y en el caso concreto del municipio de El Prat de Llobregat, donde está ubicado el Aeropuerto, estaba 4 puntos por encima.

**5.5 Tasa de paro de las poblaciones cercanas al aeropuerto (1996)**

Fuente: Institut d'Estadística de Catalunya. Generalitat de Catalunya





### Comparación con otros aeropuertos

Un aeropuerto "hub" internacional sostiene entre 2.400 y 3.450 puestos de trabajo por Mpax en su economía regional, y hasta 4.750 puestos de trabajo en su economía nacional, mientras que un aeropuerto regional europeo genera entre 1.700 y 2.350 empleos por Mpax. Para poner en contexto este impacto económico, en el caso de un aeropuerto regional europeo típico como el de Oslo, en términos de empleo es equivalente a siete plantas de automóviles de las instalaciones de Toyota en el Reino Unido. Sin embargo, el Aeropuerto de Barcelona tiene una menor generación relativa de empleo.

### 5.6 Empleo total generado por los aeropuertos europeos por millón de pasajeros

Fuente: York Consulting Limited

Aeropuerto	Año	Total pasajeros (millones)	Mercancías (toneladas)	Empleo				Total por mpax	Total por unidad de trabajo
				Directo	Indirecto	Inducido	Total		
Amsterdam	1997	31,0	1.200.000	49.000		25.000	74.000	2.387	1.721
Barcelona	1997	15,1	80.946	8.500		7.618	16.116	1.066	960
Birmingham	1994	4,9	18.767	4.938	640	1.710	7.288	1.487	1.429
Bruselas	1993	10,0	306.463	19.800		10.109	29.909	2.991	2.283
Cardiff	1997	1,2	741	1.884	140	440	2.464	2.053	2.053
Dusseldorf	1997	15,5	70.866	12.000	5.780	9.216	26.976	1.740	1.665
Exeter	1994	0,2	-	563	205	205	973	4.865	4.865
Gatwick	1996	24,3	267.320	24.000	8.800	8.150	40.950	1.685	1.517
Glasgow	1995	5,5	13.059	5.244		7.285	12.529	2.278	2.237
Heathrow	1991	40,5	654.625	58.742	44.100	88.730	191.572	4.730	4.076
Málaga	1995	6,3	7.138	2.488		4.863	7.351	1.167	1.149
Manchester	1996	14,7	78.784	22.870	5.200	8.500	36.570	2.488	2.359
Milán	1994	13,0	160.284	8.436		25.798	34.234	2.633	2.345
Munich	1996	15,7	76.000	16.883	22.025	11.424	50.332	3.206	3.050
Newcastle	1994	2,5	997	2.167		613	2.780	1.112	1.112
Oslo	1996	11,1	53.237	9.480		13.000	22.480	2.025	1.938
Paris CDG	1996	31,7	866.112	49.483		60.537	110.000	3.470	2.723
Paris Orly	1996	27,4	246.369	29.262		22.695	51.957	1.896	1.736
Valencia	1994	1,8	9.000	940	410	6.599	7.949	4.416	4.184
Zurich	1997	18,3	472.273	17.914	27.512		n.d.	n.d.	n.d.
<b>Total</b>		<b>290,7</b>	<b>4.582.981</b>				<b>725.476</b>	<b>2.663</b>	<b>2.314</b>

## Impacto potencial del Plan Director

### Impacto durante la construcción

La inversión en infraestructuras que supone la ampliación del Aeropuerto de Barcelona va más allá de la inversión directa realizada por Aena. Es necesario considerar todos aquellos fenómenos que de forma inducida arrastrará el desarrollo de la operación. Junto con el propio presupuesto de inversión, que en el capítulo 18 quedará detallado según las diferentes áreas de actuación, debemos considerar al menos:

- La remodelación del sistema ferroviario con la construcción de la línea de alta velocidad, la remodelación de la actual línea de cercanías y la nueva estación



intermodal supondrá una inversión añadida en el entorno aeroportuario cercana a los 35.000 millones de pesetas.

- El suelo generado para los diferentes subsistemas aeroportuarios y áreas complementarias y de reserva, conllevará la construcción de hangares, talleres, almacenes, oficinas, complejos hoteleros, espacios lúdicos, etc. para su desarrollo de por la iniciativa privada. Evaluada la inversión asociada a los diferentes tipos de usos de suelo con el nivel de aprovechamiento que les corresponde, resulta ser de 231.000 millones de pesetas.

Agregando a las cifras anteriores los 212.000 millones de pesetas del presupuesto de inversión del Aeropuerto resulta una cifra total de inversión durante la construcción de 478.000 millones de pesetas.

El incremento del gasto genera un efecto multiplicador sobre la economía a través de los diferentes contratos de consultoría, construcción, instalación y suministros. Este efecto multiplicador se puede valorar a partir de la evolución de la propensión marginal al consumo de los últimos años. El impacto directo, indirecto e inducido de la inversión se puede cifrar en 1,4 billones de pesetas.

Otro aspecto importante es el efecto que sobre el empleo produce una operación de estas características. Se ha desglosado la inversión según la tipología de los contratos a establecer, ya que la producción por persona es diferente en cada uno de los tipos. Se concluye que se crearán aproximadamente 600 puestos de trabajo directo cada año de duración de la inversión.

#### *Impacto durante la fase de operación*

Si se acometen las inversiones previstas en el Plan Director para permitir el crecimiento de tráfico previsible, el impacto económico sobre la comarca del Baix Llobregat será sustancioso, aún en el caso de que el aeropuerto mantuviera la reducida tasa actual de actividad económica.

En el caso de un escenario tendencial, en el horizonte del año 2015 se crearían 6.800 puestos de trabajo adicionales directos y 11.700 en el horizonte de 2025.

En el caso de conseguir aumentar la tasa de empleo, en el 2025 podría aumentarse el empleo directo en 8.400 empleos adicionales, para llegar a alcanzar 28.000 empleados totales en el 2025.



Algunas estimaciones más optimistas indican que estas previsiones son muy conservadoras; los resultados podrían ser muy importantes si, gracias a una adecuada política de inversiones y de gestión, se consiguiera la plena potencialidad del Aeropuerto (“to punch its weight”) y se alcanzaran las tasas medias de actividad de los aeropuertos europeos de referencia de Barcelona (Dusseldorf, Manchester, Milán y Munich). En el horizonte del año 2010, este escenario voluntarista supondría la creación de 52.000 puestos de trabajo adicionales y 1.500 millones de euros de renta adicional.

5.7 Escenarios del impacto económico del Aeropuerto de Barcelona

Escenario 1: Escenario Tendencial

Escenario 2: Escenario Voluntarista

Fuente: York Consulting Limited

Año	Escenario 1						Escenario 2					
	Empleados			Crecimiento (millones ECU, precios de 1997)			Empleados			Crecimiento (millones ECU, precios de 1997)		
	Directo	Indirecto e inducido	Total	Directo	Indirecto e inducido	Total	Directo	Indirecto e inducido	Total	Directo	Indirecto e inducido	Total
1997	8.500	7.500	16.000	300	150	450	15.000	20.500	35.500	600	400	1.000
2005	11.000	11.000	22.000	450	200	650	22.500	30.500	53.000	900	550	1.450
2010	14.000	14.500	28.500	550	250	800	28.500	39.000	67.500	1.150	750	1.900
2015	17.500	17.500	35.000	700	350	1.050	35.000	48.000	83.000	1.400	900	2.300
2020	20.500	20.500	41.000	800	400	1.200	41.500	56.500	98.000	1.650	1.050	2.700