

PRONUNCIAMIENTO SOBRE EL AEROPUERTO DE ZARAGOZA

ÍNDICE

Características físicas e infraestructuras	pág. 2
Actividad del aeropuerto.	
Tráfico de viajeros	pág. 4
Tráfico de mercancías	pág. 6
Evolución y distribución en los aeropuertos españoles	pág. 8
Pronunciamento sobre el Aeropuerto de Zaragoza	pág. 10

AEROPUERTO DE ZARAGOZA

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E INFRAESTRUCTURAS

Tiene unas óptimas condiciones entre las que merecen destacarse por su importancia, las siguientes que resumimos:

- La Base Aérea de Zaragoza, una de las más grandes de Europa, abarca un perímetro de 30 Kms. y 2.500 Has.
- Pistas con las extensiones mayores de España, sólo superada en cuanto a longitud las pistas de Madrid y la máxima anchura de las nacionales, que permiten acoger el tráfico de las mayores aeronaves. Tienen además las ventajas de al tratarse de dos pistas paralelas, se pueden simultanear operaciones aéreas:

San Sebastián: 1 pista de 1754 m. x 45 m.

Bilbao: 2 pistas de 2000 m. x 45 y 2600 m. x 45 m.

Vitoria: 1 pista de 3500 m. x 45 m.

Reus: 2 pistas de 2245 m. x 45 m. y 850 m. x 45 m.

Pamplona: 1 pista de 2207 m. x 45 m.

Valencia: 2 pistas de 1644 m. x 45 m. y 2700 m. x 45 m.

Barcelona: 2 pistas de 2720 m. x 45 m. y 3108 m. x 45 m.

Madrid: 2 pistas de 4100 m. y 3700 m. x 45 m.

Zaragoza: 1 pista de 3000 m. x 60 m.

1 pista de 3718 m. x 60 m.

- Buenas condiciones climatológicas, con unas reducidísimas horas de cierre del aeropuerto, y así en 1997 sólo estuvo 7 horas no operativo por nieve helada en pista.

Viento WNW, con una velocidad media de 22 kilómetros/hora.

Mas de 2.600 horas de sol.

De 12 a 22 días de lluvia.

Evaporación superior a los 400 litros /m².

Escasos días de niebla.

- Mínima congestión aérea, lo que permite evitar esperas y máxima operatividad.
- No existen problemas medioambientales para un mayor desarrollo de tráfico aéreo.
- Disponibilidad de terrenos para futuras ampliaciones, previas gestiones con el Ministerio de Defensa, de los que se han dado ya los primeros pasos por parte del Gobierno de Aragón para la cesión de 50 Has. para desarrollar en el futuro la plataforma logística de transporte. Tal cesión sólo supone un 2% del suelo que Defensa tiene en la Base.
- Capacidad posible de repostaje ilimitada (oleoducto Tarragona-Rota pasa por el propio aeropuerto).
- Óptima accesibilidad a la autovía de Madrid a la autopista Barcelona-Bilbao-Irún y autovía Zaragoza-Huesca.
- Las sendas de planes de aterrizaje y despegue no sobrevuelan lugares habitados.

En resumen, el Aeropuerto de Zaragoza cuenta con unas condiciones óptimas, que le hacen estar entre los mejores de Europa. Estas instalaciones han servido en algunas ocasiones para las lanzaderas espaciales de la NASA.

Todo ello avala las recomendaciones contenidas en el "Proyecto de Directrices Generales para la Ordenación del Territorio de Aragón" que en el capítulo denominado Memoria, dice textualmente: "Las características del Aeropuerto de Zaragoza, puestas en relación con las grandes infraestructuras del transporte terrestre de Zaragoza propician: a) La localización de actividades de logística intermodal de distribución de mercancías. b) La accesibilidad, en combinación de distintos transportes, entre el entorno internacional, regional y metropolitano. c) La promoción de proyectos dinámicos, como el mantenimiento de aeronaves u otros de avanzada tecnología".

ACTIVIDAD DEL AEROPUERTO

Tráfico de viajeros

Se resume a continuación los datos estadísticos de los últimos años.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

1987	97.077
1988	124.653
1989	140.361
1990	176.313
1991	184.939
1992	230.514
1993	218.603
1994	251.402
1995	253.842
1996	211.523
1997	252.195

Fuente: Aeropuertos Españoles

En los últimos seis años, el número de pasajeros ha fluctuado con distintas oscilaciones entre los 211.000 y los 254.000 viajeros, apareciendo esta última cifra como el techo del Aeropuerto de Zaragoza, pese al hecho de que se haya doblado el número con respecto a 1988.

El tráfico de pasajeros con destinos nacionales está condicionado por la estratégica situación de Zaragoza, y sus buenas comunicaciones por carretera y otros medios de transporte, por lo que sus incrementos no serán muy significativos a corto plazo.

A lo largo del año 1997 se produjeron una serie de hechos destacables:

- Un aumento del 15'48% en el movimiento de pasajeros y un 26% en el tráfico de aviones comerciales.

- Implantación de la Cía. Air Europa. Esta Compañía comenzó a realizar vuelos regulares a Palma de Mallorca con un avión ATP de 64 plazas. A la vez convirtió en regulares los vuelos a Málaga, Tenerife y Palma de Mallorca, operados con un B-737.

- La Cía. Aviaco dejó de operar en este Aeropuerto a partir del mes de Noviembre, con la consiguiente pérdida de unos 12 puestos de trabajo. La programación conjunta de Iberia (Iberia, Aviaco y Air Nostrum) significa que la Cía. Aviaco dejará de operar en Zaragoza y comenzará la Cía. Air Nostrum, esto conllevó la modificación de tipo de avión: un F-50 y AFR-72 en lugar de un DC-9, y pérdida de algunos destinos como Jerez, a la vez que un incremento de vuelos a otros destinos: Madrid y Barcelona.

- Mantenimiento de los vuelos internacionales a París, Londres y Francfort.

Tráfico de mercancías

El análisis debe centrarse en el mercado de carga preferentemente, y en él concurren a nivel nacional entre otros, los siguientes factores coadyuvantes:

- Mercado de Aragón como máximo 3 horas y en el hinterland de Zaragoza capital, 1 hora.

- La demanda de mercancías fuera de Aragón, sitúa Zaragoza como centro de gravedad en el Noreste peninsular. En un radio de influencia de unos 300 km. se encuentran Madrid, Valencia, Barcelona, San Sebastián, Bilbao, Valladolid con plazos de entrega de unas 5 horas promedio por carretera. Este hinterland absorbe para determinadas actividades y servicios hasta un 80% del mercado español.

La evolución del tráfico de carga de mercancía ha sido la siguiente:

EVOLUCIÓN DE CARGA (Toneladas)

1987	671
1988	993
1989	3.424
1990	5.972
1991	6.748
1992	8.507
1993	7.284
1994	7.042
1995	7.376
1996	10.762
1997	13.188

Fuente: Aeropuertos Españoles

Es de destacar el incremento del 21,7% registrado en Zaragoza en 1997 en comparación con 1996, que si se hace extensivo a los dos años últimos se ha aumentado hasta un 78,76%, porcentaje significativo.

No obstante, y pese al incremento en el tráfico de mercancías, el grado de desarrollo alcanzado dista sustancialmente del potencial que existe. Solamente el 2% de las mercancías que pasan por el Aeropuerto tienen su origen o destino en mercados extracomunitarios, lo cual da una buena idea de la falta de impulso existente.

La mayor parte del comercio se realiza con países de la Unión Europea, por vía aérea, como en el cuadro adjunto se observa.

TRÁFICO DE CARGA DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA EN 1997

(KG. DE CARGA)

	LLEGADAS	SALIDAS	TOTALES
NACIONAL	1.610.796	2.384.616	3.995.412
COMUNITARIO	5.039.395	3.886.723	8.926.118
INTERNACIONAL	151.766	114.600	266.366
TOTAL	6.801.957	6.385.939	13.187.896

Fuente: Aeropuertos Españoles

En las importaciones, con independencia de los países europeos, hay una serie de operaciones de alto valor unitario con Japón, Singapur y Corea entre otros.

En cuanto a la exportación es similar por el peso que supone Europa, siendo fuera del entorno europeo, América Latina, Australia y Sureste Asiático, los mercados más dinámicos.

Un elemento clave que limita la potencialidad de estas relaciones es el hecho de que en gran medida, para pequeños envíos se emplean vuelos regulares, aprovechándose las bodegas de aeronaves de pasajeros. Y estos vuelos tienen, y seguirán teniendo, origen/destino en Madrid.

Como hecho relevante cabe destacar que en 1997 se obtuvo la autorización para la instalación de un Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) en el aeropuerto de Zaragoza, requisito previo de la Unión Europea para poder importar productos perecederos, aunque en estos momentos no sea realmente operativo.

EVOLUCIÓN Y DISTRIBUCIÓN EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES.

A la hora de establecer comparaciones del Aeropuerto de Zaragoza con el resto de instalaciones nacionales, hemos considerado oportuno excluir los insulares, ya que lógicamente su desarrollo responde a las peculiaridades propias de su localización que impide una comparación tanto en tráfico de mercancías como de pasajeros.

Realizada esta exclusión, Zaragoza se configura, en 1997, en el cuarto lugar en el tráfico de mercancías, después de Madrid, Barcelona y Vitoria, lo que significa ascender un puesto en el ranking definido con respecto a 1995 y 1996.

		1995	1996	1997
1	MADRID	228.751.795	237.363.147	265.428.975
2	BARCELONA	68.518.597	76.647.694	80.899.413
3	VITORIA	13.782.175	26.721.547	31.469.337
4	ZARAGOZA	7.248.759	10.762.440	13.187.896
5	VALENCIA	13.162.149	11.485.190	9.958.226
6	MÁLAGA	6.875.985	6.726.853	8.228.237
7	ALICANTE	5.065.130	5.732.433	6.866.659
8	SANTIAGO	4.171.509	4.469.597	5.940.386
9	BILBAO	3.888.366	4.637.395	5.734.869
10	SEVILLA	4.805.926	4.070.373	4.473.908

Fuente: Aeropuertos Españoles

Igualmente se observa dentro del Valle del Ebro que el aumento del tráfico de mercancías en Vitoria y Zaragoza que en 1995 era de más de 21.000 Tms ha pasado hasta más de 44.500 Tms dos años después, si bien el 75% lo ha absorbido el aeropuerto de Vitoria. En él se aprecia el gran despegue de Vitoria en sólo cuatro años, a pesar de su peor situación geográfica en comparación con Zaragoza.

TRAFICO DE MERCANCIAS (TM)

	ZARAGOZA	VITORIA
1993	7.284	414
1994	7.042	1.481
1995	7.376	13.782
1996	10.762	26.721
1997	13.188	31.469

Fuente: Aeropuertos Españoles

En este período han sufrido variaciones negativas entre otros aeropuertos, los de: Valencia, San Sebastián, Pamplona, Valladolid y con tasas positivas Madrid y Barcelona.

Una vez descritas las principales características ya señaladas, así como su evolución reciente, cabe exponer que las actuaciones realizadas hasta la fecha en el Aeropuerto de Zaragoza, no han cumplido las expectativas necesarias para el impulso del mismo, habiendo sido meramente puntuales las inversiones realizadas, como así ha ocurrido entre otras, al haber nacido insuficientes la capacidad de los nuevos depósitos de combustible, la falta de suelo de uso civil para la instalación de nuevas empresas, la capacidad inadecuada en la cámara frigorífica del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) o los insuficientes servicios de Aduana y Sanidad.

Por todo ello, el Consejo Económico y Social de Aragón consciente de las grandes posibilidades del Aeropuerto, la importancia de éste como factor dinamizador de la economía aragonesa y sus posibilidades de generación de empleo emite el siguiente

PRONUNCIAMIENTO

Primero: Instar al Gobierno de Aragón para que intensifique las gestiones tendentes a la cesión de terrenos para uso civil, ante el Ministerio de Defensa, ya que la falta de espacio actual limita el futuro desarrollo del Aeropuerto. Sería un reconocimiento para la aportación histórica de Aragón a la Defensa Nacional.

Segundo: Recomendar al Gobierno de Aragón realice las gestiones necesarias para que el Plan Director del Aeropuerto, se ultime a corto plazo. En este sentido, es de esperar en el mismo se recojan las actuaciones necesarias para impulsar verdaderamente nuestro Aeropuerto, fundamentalmente, en materia de infraestructuras.

Tercero: El CES de Aragón considera imprescindible la promoción comercial del Aeropuerto, con una campaña de marketing agresiva, por parte de la Sociedad recientemente creada para tal fin; cuyo objeto social es la promoción y desarrollo del Aeropuerto como centro de carga aérea, así como de aquellas actividades económicas relacionadas con la industria del transporte y los servicios auxiliares.

Cuarto: Para una evaluación detallada del potencial existente, la nueva Sociedad promotora debería precisar qué tipo de mercancía es realmente la que se transporta, a qué tipo de industria se destina y si se trata de una mercancía cuyos envíos se realizan de forma regular o en grandes partidas, además de tratar de obtener información sobre la forma en la que actualmente llega esta mercancía a Aragón. Asimismo y como factor impulsor para el desarrollo del Aeropuerto, como ha ocurrido en el caso de Vitoria, la Sociedad debería facilitar la entrada de la iniciativa privada del sector empresarial aragonés del frío.

Quinto: El CES de Aragón considera prioritario que la Aduana preste sus servicios durante las 24 horas del día, con los adecuados recursos materiales y humanos.

Sexto: Para potenciar el PIF se deberá solicitar a la Unión Europea la autorización para la inspección fitosanitaria lo que permitirá ampliar la gama de productos a verduras frescas, flor cortada, etc, a la vez que sería necesario aumentar los medios humanos y materiales en el servicio de sanidad, con el objeto de prestar una función paralela con el servicio de aduanas.

Asimismo se deberá disponer de una cámara frigorífica de mayor capacidad que la proyectada que asegure un adecuado almacenamiento sin roturas en la cadena de frío.

Séptimo: En materia de transporte de viajeros nacional, es necesario adecuar la demanda actual en materia de horarios, destinos, frecuencias y tamaño de las aeronaves, previa elaboración de un detenido estudio de mercado y en cuanto al transporte de viajeros internacional, potenciar el aeropuerto como Centro de vuelos charter hacia el norte de Europa, evitando la saturación de Madrid y Barcelona, frente a la posibilidad de que esta actividad la realice el aeropuerto de Reus.

Octavo: La conexión del Tren de Alta Velocidad (AVE) y el Aeropuerto representa una oportunidad única que no debe ser desaprovechada en la medida en que ambos sistemas de transporte se beneficiarán mutuamente y evitarán, en cierta medida, que Zaragoza se convierta en un simple paso del AVE.

Noveno: Finalmente se recomienda impulsar la instalación de la Plataforma Logística Intermodal de Transporte de Zaragoza, con el objetivo de albergar a las grandes compañías de transporte aeroportuarias y terrestres, lo cual permitiría recuperar la iniciativa frente a la competencia surgida con Vitoria y formar parte de la Red Europea de Plataformas Logísticas.

Zaragoza, 4 de junio de 1998

EL SECRETARIO GENERAL

Vº Bº

EL PRESIDENTE

Pablo Octavio Garfella Martínez

Carlos Martín Rafecas