



Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa

UN AEROPUERTO PARA UNA MENORCA SOSTENIBLE

El presente informe analiza los peligros que la ampliación de la terminal del aeropuerto de Menorca puede implicar para el futuro de la isla y demuestra la carencia de fundamento de una inversión pública multimillonaria.

Enero de 2004

Camí des Castell, 59 07702 Maó (Menorca) Tel. 971 35 07 62 Fax 971 35 18 65

www.gobmenorca.com info@gobmenorca.com

ÍNDICE

1. OBJETIVOS DE ESTE INFORME
2. SITUACIÓN ACTUAL
 - 2.1. Datos generales
 - 2.2. Capacidad actual
3. OBRAS PROPUESTAS POR EL MINISTERIO
 - 3.1. Proyecto seleccionado
4. JUSTIFICACIONES INCORRECTAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS
 - 4.1. Justificación de las obras por parte del Ministerio de Fomento
 - 4.2. El error de basarse en el volumen anual, sin tener en cuenta la estacionalidad
 - 4.3. El error de no comparar los porcentajes de crecimiento anual y días punta
5. POSIBILIDAD DE MEJORAR EL SERVICIO A LOS USUARIOS SIN AMPLIAR EL EDIFICIO TERMINAL
 - 5.1. El potencial inutilizado de muchos días de la semana
 - 5.2. La iniciativa Gestratur
 - 5.3. La falta de correspondencia entre el aumento de movimientos previsto y la evolución de la estancia media del turista
6. UN PROYECTO ENFRENTADO A LOS CRITERIOS DE RACIONALIDAD QUE HAN DE OBSERVAR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
 - 6.1. Un gran gasto público injustificado
 - 6.2. Incumplimiento de los preceptos legales sobre eficiencia
7. UN PROYECTO QUE CAUSARÍA EFECTOS NEGATIVOS EN LA CALIDAD TURÍSTICA DE LA ISLA DE MENORCA
 - 7.1. El peligro de aumentar la concentración de pasajeros sobre los viernes
 - 7.2. El efecto secundario de rebaja de la calidad turística
8. UN PROYECTO CONTRARIO A LA ORDENACIÓN TERRITORIAL APROBADA EN LA ISLA DE MENORCA
 - 8.1. El Plan Territorial Insular
 - 8.2. El Plan Especial del Aeropuerto de Menorca
 - 8.3. Obligación de adaptar el Plan Director al Plan Territorial Insular
9. UN PROYECTO QUE CONTRADICE EL PLAN DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE MENORCA COMO RESERVA DE LA BIOSFERA
 - 9.1. El aeropuerto puede condicionar el crecimiento urbanístico
 - 9.2. El aeropuerto puede impedir la sostenibilidad futura de Menorca
10. CONCLUSIONES
11. FUENTES CONSULTADAS

1. OBJETIVOS DE ESTE INFORME

El Ministerio de Fomento tiene previsto ampliar la terminal de pasajeros del aeropuerto de Menorca, cuya superficie pasaría de los 26.000 m² a unos 59.000 m² (2,3 veces la actual).

El informe que aquí se presenta pretende demostrar:

- 1) Que las justificaciones utilizadas por el Ministerio para ampliar la terminal de pasajeros **contradicen los datos reales**.
- 2) Que no es necesario ampliar la terminal para poder ofrecer **un servicio de calidad** a los usuarios del aeropuerto.
- 3) Que la ampliación de la terminal estaría enfrentada a los **criterios de racionalidad** que han de observar las administraciones públicas.
- 4) Que la ampliación de la terminal causaría efectos negativos en la **calidad turística** de la isla de Menorca.
- 5) Que la ampliación es contraria a **la ordenación territorial** aprobada en Menorca.
- 6) Que esta obra puede hipotecar los escenarios de sostenibilidad por los cuales Menorca ha estado trabajando durante muchos años.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. DATOS GENERALES

El aeropuerto de Menorca está calificado como Aeropuerto de Interés General del Estado según el artículo 149.1.20 de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981 del 27 de Noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles. Es de clase internacional. Pertenece a la categoría 4D según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y está clasificado como de primera categoría desde el 1 de Abril al 30 de Septiembre, y de segunda categoría el resto del año.

Es un aeropuerto principalmente turístico, característica que se refleja en que alrededor del 60% del tránsito total es de tipo chárter, frente al 40% de tipo regular. El movimiento chárter es estacional. El **90% del tránsito anual del aeropuerto se**

concentra en temporada alta y es marcadamente internacional. El tránsito regular se reparte de forma más homogénea a lo largo del año, caracterizándose por enlaces interinsulares y vuelos nacionales, principalmente a Barcelona.

2.2. CAPACIDAD ACTUAL

(Datos extraídos del Plan Director del Aeropuerto de Menorca y del documento de Aena: "Propuesta de Planificación y Programación de las Actuaciones Necesarias en el Aeropuerto de Menorca "Noviembre, 1995)

Durante el año 2002 el tránsito en el aeropuerto de Menorca superó los 2,7 millones de pasajeros anuales, con un movimiento de 32.259 aeronaves.

La terminal de pasajeros, construida en 1988, fue ampliada en 1994 en 3.000 m² en la zona de salidas internacionales. Su superficie total actual es de 26.000 m². De ésta, 11.130 m² corresponden a zona pública, 8.505 m² a zona de pasajeros y 6.350 m² a zona privada. Está estructurada en tres niveles: el nivel 0, para Salidas; el nivel -1, de Llegadas (bajo rasante); y el nivel +1, de zona comercial y de servicios.

Tiene una capacidad de acogida de 2.859 pasajeros en hora punta.

Si comparamos esta capacidad en hora punta con el resto de las instalaciones del aeropuerto, comprobamos que **la terminal de pasajeros es el factor limitante** de la capacidad de tratamiento del volumen de tránsito del aeropuerto:

CAPACIDAD INSTALACIONES	
Accesos	8.283 php
Aparcamiento vehículos	4.997 php
Terminal pasajeros	2.859 php

php: pasajeros en hora punta

Fuente: Aena

Por otro lado, cabe remarcar que no existen limitaciones al tránsito del aeropuerto atribuibles a la capacidad del espacio aéreo, el campo de vuelos o la plataforma de estacionamientos, ya que se encuentran a un nivel de utilización muy por debajo de su

capacidad efectiva. Teniendo en cuenta la capacidad adicional que se podría obtener mediante la adopción de procesos optimizados, no se prevé su saturación a largo plazo.

CAPACIDAD DE OPERACIONES	
Capacidad real	28 ohp
Capacidad optimizada	40 ohp
Uso actual	17 ohp

ohp: operaciones en hora punta

Fuente: Aena

Vemos, pues, como la terminal se convierte en la herramienta para regular el movimiento de pasajeros. El 87% de los que entran y salen de Menorca lo hacen por esta instalación, hecho que convierte al aeropuerto en la principal puerta de entrada de la demanda turística. En este contexto, la terminal se convierte en la clave para regular la presión.

3. OBRAS PROPUESTAS POR EL MINISTERIO

3.1. PROYECTO SELECCIONADO

(Datos de la página web de Arquimática, del estudio del impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto y artículos de prensa local 26.11.03)

Las obras de ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Menorca afectarán al vestíbulo de facturación, que pasará de tener 21 mostradores de facturación a 42; se creará un nuevo dique de embarque de aproximadamente 230 metros de longitud en paralelo a la pista de vuelos, un edificio de transición de 171 metros de longitud entre la antigua terminal y el nuevo dique, y se dotará la sala de recogida de equipajes con 6 nuevos dispositivos de recepción de equipajes.

El diseño de esta ampliación pertenece conjuntamente a las empresas Intecsa, Inarsa y Arquimática. Como innovación, se incluyen varios accesos directos a las aeronaves (*fingers*), con sus correspondientes salas de embarque.

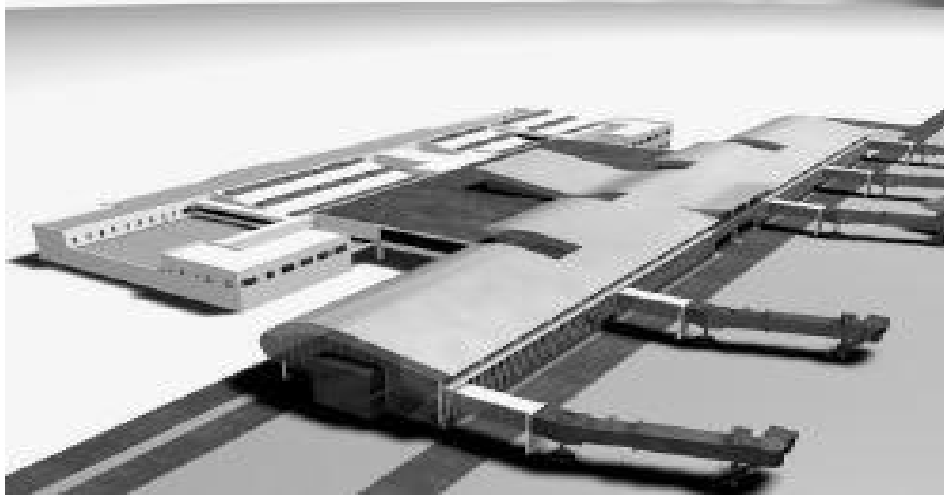


Ilustración del Diario Menorca digital

La intervención supondrá un incremento de superficie de aproximadamente 59.000 m², más del doble del actual, y la reforma afectará a toda la terminal en sus niveles 0 y -1 (Salidas y Llegadas).

4. JUSTIFICACIONES INCORRECTAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LA TERMINAL DE PASAJEROS

4.1. JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS POR PARTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO

(Información extraída de la memoria del Plan Director del Aeropuerto de Menorca)

La principal justificación de la ampliación es poder responder, con un elevado nivel de calidad de servicio, a la previsión del crecimiento del volumen de tránsito de pasajeros, y evitar las situaciones de saturación de la terminal en temporada alta.

No es aceptable un aeropuerto insular que prevé duplicar en 10 años el actual número de pasajeros.

El Plan Director (PD), en su apartado 5.4, tiene en cuenta tres escenarios posibles a partir de la variación de tránsito aéreo, a saber:

- Un escenario pesimista, donde no se prevé ningún incremento adicional al cálculo.
- Un escenario optimista, donde se aventura un aumento gradual del tránsito regular respecto a la previsión calculada de hasta el 65% sobre la última previsión.
- Un escenario probable, que contempla el aumento gradual del tránsito regular de hasta el 45% sobre el último año de previsión.

Con estos cálculos, la previsión de crecimiento del tránsito de pasajeros para el escenario más probable, el último según el Plan Director, es como sigue:

Año	TOTAL PASAJEROS	
	España	Menorca
1985	50.427.883	919.400
1986	56.017.127	1.132.607
1987	62.376.013	1.478.372
1988	68.287.750	1.646.181
1989	70.872.415	1.639.066
1990	73.69.014	1.467.862
1991	76.231.803	1.487.828
1992	82.672.214	1.672.918
1993	81.409.475	1.725.468
1994	89.497.927	2.055.386
1995	95.432.481	2.070.384
1996	100.711.101	2.020.554
1997	108.623.497	2.181.909
1998	116.369.633	2.422.925
2000	130.498.005	2.730.264
2005	154.632.106	3.433.523
2010	179.696.745	4.198.251
2015	204.586.129	5.014.523

Fuente: Plan Director

Es a partir de estos escenarios que, **tomando como referencia el volumen anual de pasajeros**, se definen las necesidades de la terminal. Así se confirma en el apartado 6.1.2. Resultados del ajuste capacidad / demanda, que se reproduce en el cuadro 6.II.

CUADRO RESUMEN AJUSTE CAPACIDAD / DEMANDA

	UNIDAD	Capacidad	Demanda en los horizontes de tránsito			
			3MM	4MM	5MM	
EA-CV (Procedimientos Actuales)	Aeronaves/Hora	18	23	25	27	
Plataforma	Aterrizajes /Hora	12	14	15	16	
Edificio Terminal de Pasajeros	Llegadas	Pax Llegada/Hora	1.480	2.004	2.372	2.703
	Salidas	Pax Salida / hora	1.224	2.004	2.372	2.703
Aparcamiento V. privados	Pax Salida/ Hora	2.100	2.155	2.550	2.906	
Aparcamiento Autocares	Pax Llegada/ Hora	1.530	2.155	2.550	2.906	
Accesos	Pax/ Hora	8.000	3.591	4.250	4.844	
T. Mercancías	Tm./Año	9.035	5.159	6.391	7.481	

Fuente: Plan Director

El análisis de necesidades basado en el volumen anual de pasajeros se demuestra también con la conclusión a la cual se llega en el Plan Director, apartado 6.2.2.1.1. Determinación de necesidades. Edificio terminal de pasajeros: "Las superficies del Edificio Terminal de Pasajeros, según el desglose oportuno para el cálculo de necesidades, se muestran seguidamente en el cuadro 6.V"

SUPERFICIES DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

(Actual y demandadas, metros cuadrados)

		Actual	3MPAX	4MPAX	5MPAX
Llegadas	Colas	168	252	294	336
	Comercial	400	453	642	732
	Estancia y paso	3.760	5.203	6.036	6.552
	Otras	800	1.336	1.581	1.802
	Técnicas	1.558	2.214	2.550	2.718
Total Llegadas		6.686	9.547	11.103	12.139
Salidas	Colas*	1.400	2.470	2.680	2.960
	Comercial	3.354	3.789	4.485	5.111
	Estancia y paso	4.419	5.371	6.358	7.247
	Otras	2.000	3.340	3.953	4.505
	Técnicas	1.306	2.079	2.372	2.664
Total Salidas		12.479	17.050	19.847	22.485
Restringidas		6.800	8.350	9.883	11.263
Total general		25.965	34.947	40.833	45.887

* Incluyen áreas de circulación de carácter geométrico

Fuente: Plan Director

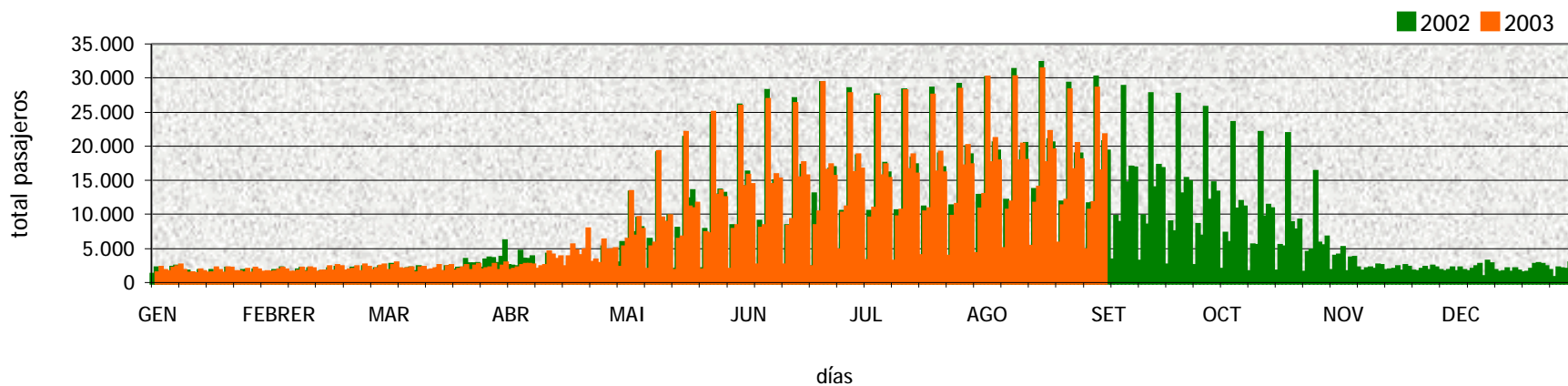
4.2. EL ERROR DE BASARSE EN EL VOLUMEN ANUAL, SIN TENER EN CUENTA LA ESTACIONALIDAD

Aunque en su apartado 3, Análisis del Tránsito Aéreo, el Plan Director aporta muchas reflexiones sobre la elevada estacionalidad que, debido al fenómeno turístico, presenta el aeropuerto de Menorca en el movimiento de pasajeros, la realidad es que esta estacionalidad no es contemplada en el momento de hacer las previsiones de necesidad de nuevas instalaciones.

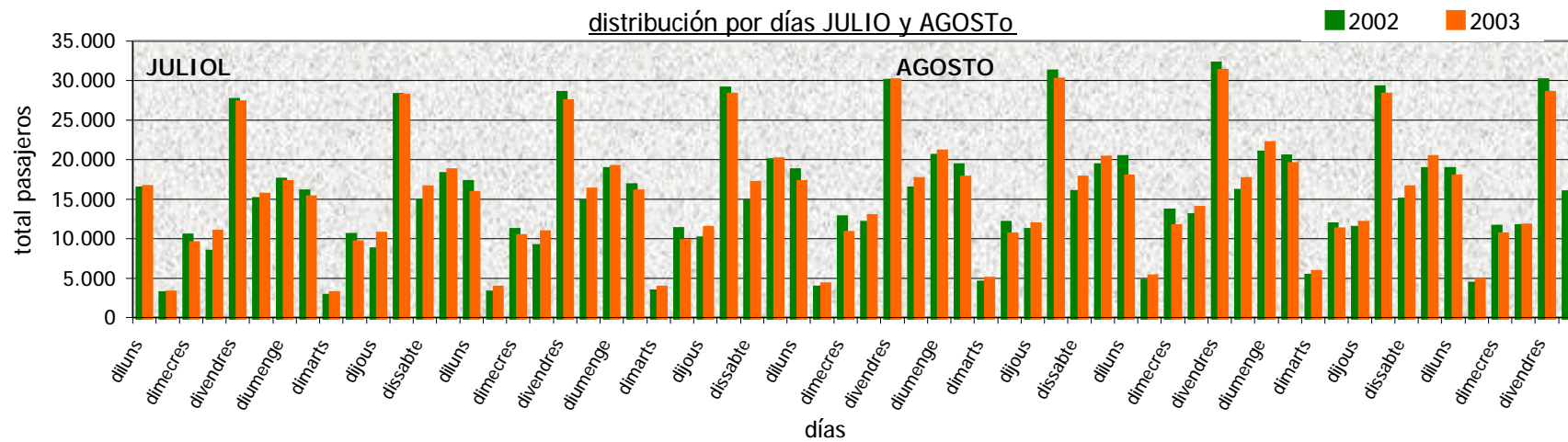
Como hemos visto en el punto 4.1. de este informe, todos los cálculos se basan en el posible incremento del volumen total de pasajeros y no en el momento en que este incremento se produce. **Éste es un error muy importante, que hace que las obras proyectadas no tengan justificación**, como se explica a continuación.

Si el tránsito de pasajeros del aeropuerto de Menorca se analiza por días, se aprecia el destacado volumen que se registra los viernes. En los gráficos que se ofrecen a continuación se puede evidenciar esta realidad, donde queda constancia de que **los viernes son, con diferencia, los días que más cantidad de pasajeros registra el aeropuerto menorquín.**

distribución anual por días



distribución por días JULIO y AGOSTO



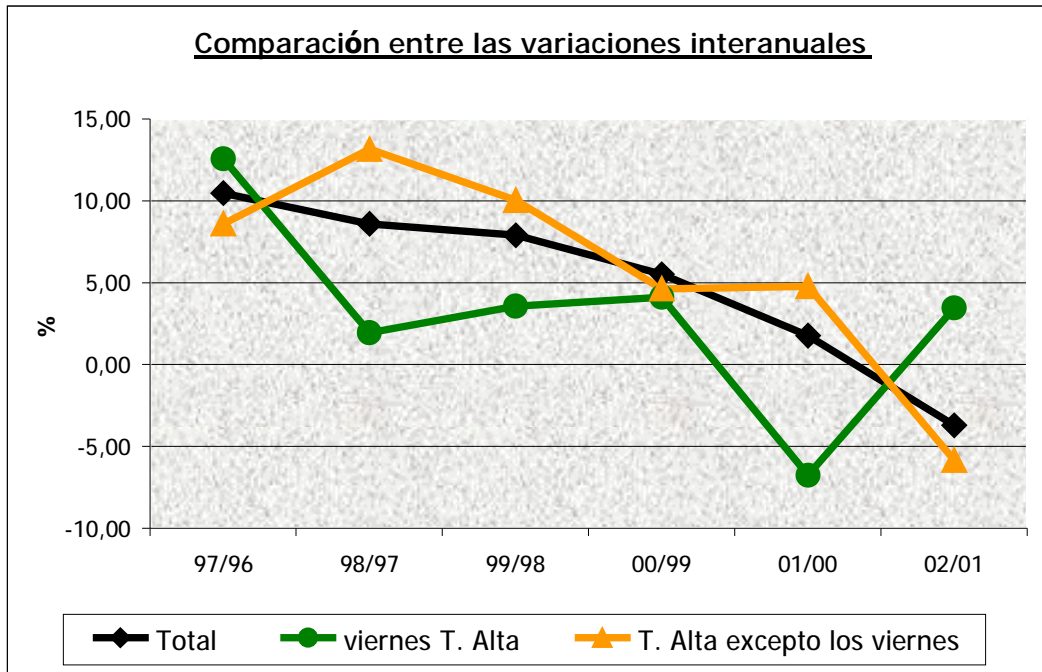
En el año 2002, el tránsito de pasajeros en temporada alta representa el 85% del tránsito total anual. Dentro de esta misma temporada, un 30% se concentra en viernes.

4.3. EL ERROR DE NO COMPARAR LOS PORCENTAJES DE CRECIMIENTO ENTRE TOTAL ANUAL Y DÍAS PUNTA

Las estimaciones del Plan Director, como hemos visto, se basan todas en las previsiones de crecimiento del total anual de pasajeros. Pero la realidad es que **los días punta son los viernes**. A partir de aquí, se puede comprobar como, en realidad, es posible **gestionar las operaciones de vuelo en otros días no saturados**. Esto convierte en **innecesaria la ampliación de la terminal**. Se observa la evolución que el aeropuerto de Menorca ha mostrado en los últimos años (desde 1996, ya que es el primer año del cual se disponen de datos por día) y separando los viernes de temporada alta del resto de días de la temporada alta, se constata que hay muchos años, la mayoría, es que el crecimiento de pasajeros se ha podido orientar hacia días menos aprovechados, evitando así la congestión de los días ya saturados. Esta es la opción que se debería impulsar si se quiere gestionar el aeropuerto con una mínima eficiencia.

COMPARACIÓN INCREMENTOS			
Año	Total viernes temporada alta	Total resto de días temporada alta (de sábado a jueves)	Total anual
1996	565.283	1.180.972	2.019.815
1997	636.323	1.282.609	2.231.459
Incremento 97/96	12,57	8,61	10,48
1998	648.622	1.451.389	2.423.615
Incremento 98/97	1,93	13,16	8,61
1999	671.770	1.597.026	2.615.347
Incremento 99/98	3,57	10,03	7,91
2000	699.329	1.670.850	2.759.107
Incremento 00/99	4,10	4,62	5,50
2001	651.907	1.750.716	2.807.761
Incremento 01/00	-6,78	4,78	1,76
2002	674.396	1.648.661	2.703.264
Incremento 02/01	3,45	-5,83	-3,72
Incremento Anual acumulativo %	2,99	5,72	4,98

Fuente: Aena



Como se puede comprobar, el crecimiento medio experimentado los viernes es casi la mitad que el experimentado en el total anual de pasajeros. Dicho de otra manera, el **parámetro que utiliza Aena para justificar la ampliación de la terminal** (el volumen anual de pasajeros) experimenta casi el doble de crecimiento que el de los días de saturación real: 4,98 frente a 2,99%.

Se incumple, por lo tanto, la obligación que tiene cualquier Administración pública de justificar adecuadamente el motivo de las inversiones públicas.

La ampliación aumentará la congestión que padece Menorca en los días punta de julio y agosto.

5. POSIBILIDAD DE MEJORAR EL SERVICIO A LOS USUARIOS SIN AMPLIAR EL EDIFICIO TERMINAL

5.1. EL POTENCIAL INUTILIZADO DE MUCHOS DÍAS DE LA SEMANA

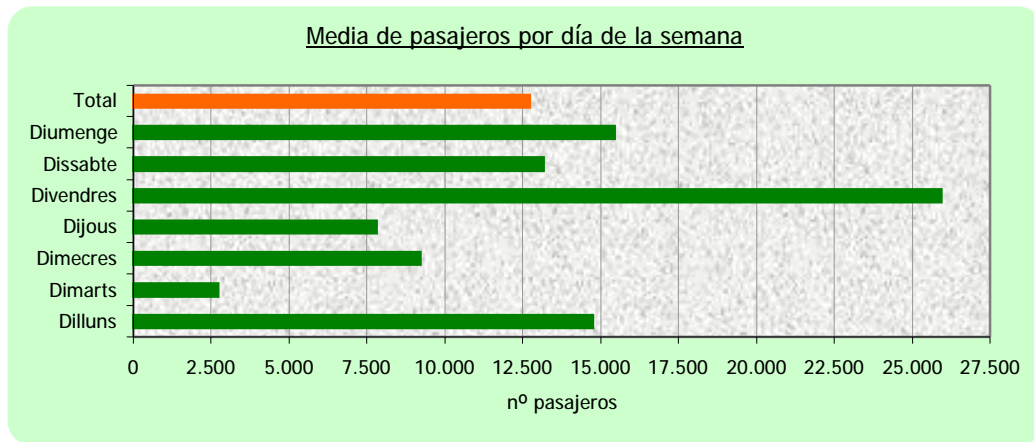
Como se ha demostrado en el apartado 4.2 mediante el análisis de los pasajeros por día durante todo el año, y con más detalle en los meses de julio y agosto, los viernes representan el día punta, con un volumen de pasajeros muy por encima de otros días de la semana.

Se analizan a continuación las medias de pasajeros por día de la semana en temporada alta. Para ello, se toman los datos diarios desde Mayo hasta Octubre del 2002 y se analizan por día de la semana obteniendo el siguiente resultado:

Media	
Lunes	14.754
Martes	2.721
Miércoles	9.221
Jueves	7.798
Viernes	25.938
Sábado	13.168
Domingo	15.453
Media general	12.722

La media diaria en temporada alta es de 12.722 pasajeros; la media de los viernes es más del doble de esta cifra (representa el 203% de la misma), mientras que la media de los martes es casi cinco veces inferior el (21% respecto la media). **Estos datos reflejan la mala gestión en la distribución de los vuelos durante la semana y la innecesidad de una ampliación de capacidad de la terminal, ya que ello conllevaría a una sobredimensión de las capacidades de tratamiento en invierno y en gran parte de los días durante la temporada alta.**

En el gráfico siguiente, donde se representan estos datos, se observa fácilmente que hay seis días a la semana muy por debajo de la media de los viernes, y tres de ellos son inferiores a la media diaria total, especialmente los martes.



Fuente: Aena
Elaboración: GOB

5.2. LA INICIATIVA GESTRATUR

Según lo que acabamos de demostrar en el apartado anterior, parece más lógico priorizar una buena distribución de los vuelos, durante todos los días de la semana, frente a una ampliación de las capacidades de tratamiento de pasajeros que sólo permitirá incrementar las diferencias y aumentar la congestión de todos los servicios turísticos en los días punta.

En este punto, cabe destacar **la existencia de programas europeos que impulsan la redistribución del tránsito turístico para evitar las puntas que congestionan algunas instalaciones, como es el caso que nos ocupa.**

Gestratur -Gestión del Transporte Turístico Intermodal-, es un proyecto cofinanciado por la Dirección General XIII de la Comisión Europea (Unidad de Turismo) y el aeropuerto de Palma de Mallorca (Aena), cuyo objetivo es mejorar la distribución del tránsito aéreo turístico y evitar las congestiones en días y horas concretos. Incide en la racionalización de la programación y la coordinación de vuelos e intenta sensibilizar e implicar a todos los agentes del sector turístico (desde los touroperadores y compañías aéreas hasta a el propio turista).

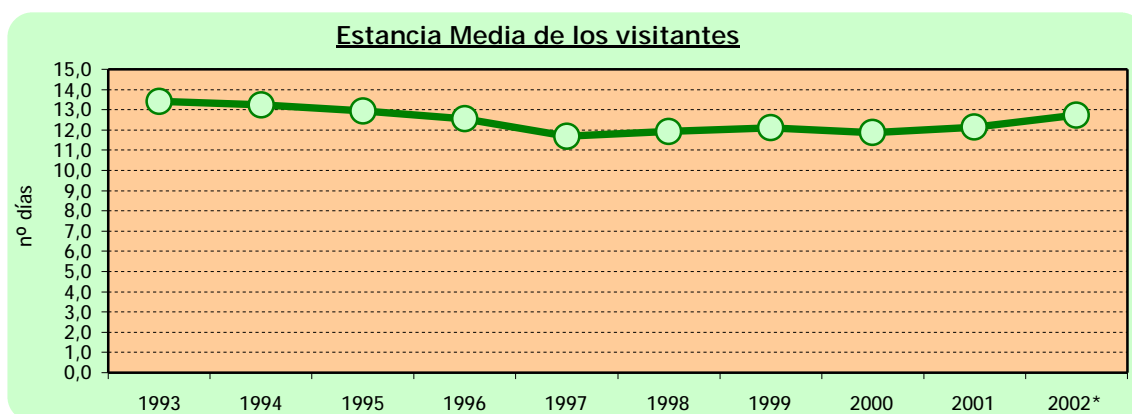
5.3. LA FALTA DE CORRESPONDENCIA ENTRE EL AUMENTO DE MOVIMIENTOS PREVISTOS Y LA EVOLUCIÓN DE LA ESTANCIA MEDIA DEL TURISTA

Un aspecto importante a tener en cuenta es la relación entre el número total de pasajeros y los días de permanencia de los turistas en la isla. Si el turista reduce su estancia, un

mayor número de visitantes no implica un incremento de la presión humana en la isla ni, en consecuencia, la necesidad del crecimiento urbanístico correspondiente.

Este es un argumento que a menudo se utiliza para defender la ampliación de los aeropuertos, fundamentado en la idea de prever un mayor volumen de movimiento de pasajeros para compensar la disminución de la estancia media del visitante. Pero, de nuevo, las cifras reales demuestran que las estimaciones usadas por Aena no demuestran que la evolución de la estancia media pueda justificar la ampliación de la terminal.

La estancia media de los turistas en Menorca se refleja en la gráfica siguiente:



* Avance y resultados provisionales de la encuesta *Despesa Turística 2002* (Gasto Turístico) coordinado por Eugeni Aguiló y Antoni Sastre.

Fuente: *Conselleria d'Economia i Hisenda, Conselleria de Turisme* e IBATUR.

Hay que destacar que la Conselleria de Turismo ha realizado diferentes estudios sobre esta materia a lo largo del periodo que aquí se analiza, y que las cifras de días de estancia media pueden variar entre un estudio y otro. Pero lo que analizamos no es el número de días, sino la evolución, creciente o decreciente, de la estancia media del turista que visita Menorca. Los datos aquí reproducidos son los que ofrecen el periodo más largo de análisis de 1993 a 2002, con un método homogéneo de estudio.

Si Menorca quiere apostar por un turismo de calidad, no le conviene un aeropuerto que ayude a la masificación.

Como se puede comprobar, el primer año con datos disponibles es 1993, con una media de 13,43 días de estancia por turista; este máximo no se ha vuelto a alcanzar desde entonces. La media sube o baja según los años y en 2002 se sitúa en 12,74 días, lo que representa una disminución del 5,13% respecto a 1993.

En 2001, otro equipo dedicado al estudio del gasto turístico cambia de método y sitúa la media en cifras inferiores para 2001 y 2002 (8,4 días y 9,6 días, respectivamente), pero sólo dispone de los datos de dos años, una relación insuficientemente larga para evaluar su evolución. Sin embargo, si se dan por buenas estas últimas estimaciones, tomando como referencia la cifra para el 2002 (la más favorable a las tesis que usa este parámetro como justificación de la ampliación del aeropuerto), se puede hacer una comparación entre la relación de pasajeros anuales y la estancia media, y hacer una proyección con los datos de pasajeros que ofrece el Ministerio de Fomento al Plan Director del aeropuerto.

Año	Pernoctaciones	Pasajeros anuales	Estancia media anual	% Diferencia estancia r/2002
2002	17.993.762 (1)	2.703.264 (2)	9,6 (1)	
2005	17.993.762	3.433.523 (3)	7,6	- 21,26 %
2010	17.993.762	4.198.251 (3)	6,2	- 35,60 %
2015	17.993.762	5.014.523 (3)	5,2	- 46,09 %

(1) Datos del *Anuari Turístic* de 2002. *Conselleria de Turisme*.

(2) Datos reales. Fuente Aena.

(3) Previsión del Pla Director del Aeropuerto.

Como se comprueba, si realmente se quisiera mantener el número de pernoctaciones (de manera que no fuese necesario un crecimiento urbanístico para aceptar un mayor número de movimientos aeroportuarios) sería necesaria una disminución de la estancia media del 21,26 % en tres años y del 35,60 % en ocho años para que el parámetro pudiese justificar el gran incremento de pasajeros previsto por Aena. Recordemos que los estudios disponibles han mostrado una disminución del 5,13 % en 9 años.

Queda claro, pues, que el número de días de estancia de los visitantes en Menorca no justifica el incremento previsto de pasajeros. De esta manera, la tabla **nos indica que las previsiones de ampliación del aeropuerto deberían ir acompañadas de un importante crecimiento urbanístico en Menorca.**

6. UN PROYECTO ENFRENTADO A LOS CRITERIOS DE RACIONALIDAD QUE HAN DE CONTEMPLAR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

6.1. UN GRAN GASTO PÚBLICO INJUSTIFICADO

En el Boletín Oficial del Estado de 03.12.03, se publica la resolución de Aena para la licitación de las obras de ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Menorca. El importe de la misma es de 65.980.737 euros.

Considerando que el nuevo hospital general que se construye en Maó tiene un presupuesto que no llega a los 16 millones de euros (Diario Menorca 15.11.03), que el nuevo centro escolar Margarita Florit que se construye en Ciutadella es de 2,5 millones (Diario El Mundo 17.12.01), o que el Centro Geriátrico de Santa Rita tiene un presupuesto previsto de 4,2 millones, la inversión que se prevé para la terminal del aeropuerto de Menorca que, como vemos, no está justificada *equivale, más o menos, al coste de 4 hospitales generales, 26 centros escolares de última generación o 15 centros geriátricos completos.*

6.2. INCUMPLIMIENTO DE LOS PRECEPTOS LEGALES SOBRE EFICIENCIA

Las administraciones públicas están obligadas a gestionar de manera racional y eficiente sus recursos económicos.

El artículo 8 del Real Decreto 2591/1988 sobre la ordenación de los aeropuertos dictamina que *"El sistema general aeroportuario (...) deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto..."*; lo cual, como hemos visto, este proyecto incumple, toda vez que el aeropuerto dispone de otros mecanismos para evitar la congestión, a partir de distribuir las operaciones de una manera más racional a lo largo de la semana.

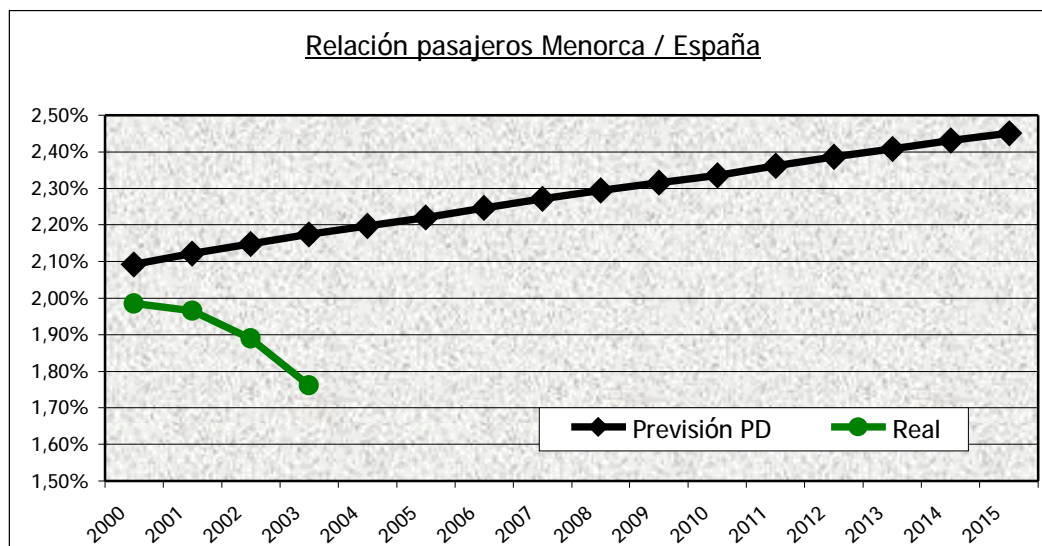
Con una inversión pública como la prevista, se podrían construir 4 nuevos hospitales generales, 26 centros escolares o 15 centros geriátricos completos.

Asimismo, la Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001 que aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Menorca, también dictamina, en su punto quinto: *"El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tránsito derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director"*. Como podemos ver en las tablas siguientes, si comparamos las previsiones del Plan Director con el número real de pasajeros totales que han pasado por Menorca en los últimos años, se observa que el error en la estimación es realmente considerable.

De hecho, se comprueban dos errores encadenados. Por una parte, el Plan Director elabora las previsiones de movimientos del aeropuerto de Menorca en base a la relación que este aeropuerto ha tenido con el total de pasajeros a nivel estatal. Así lo cita el Plan en su apartado 5.4. Previsión del tráfico de pasajeros: *"La aplicación directa de los modelos de previsión descritos en el apartado anterior permite conformar, partiendo de los valores pronosticados para España, deducidos con los modelos descritos, los resultados referentes al tráfico teórico esperado en el aeropuerto de Menorca."*

Año	España		Menorca		Relación Menorca/España PD	Relación Menorca/España Real
	Pasajeros estimados PD	Pasajeros reales	Pasajeros estimados PD	Pasajeros reales		
2000	130.498.005	139.039.280	2.730.264	2.759.107	2,09%	1,98%
2001	135.324.825	142.890.770	2.870.916	2.807.761	2,12%	1,96%
2002	140.151.645	143.062.585	3.011.568	2.703.264	2,15%	1,89%
2003	144.978.465	153.649.216	3.152.220	2.706.316	2,17%	1,76%

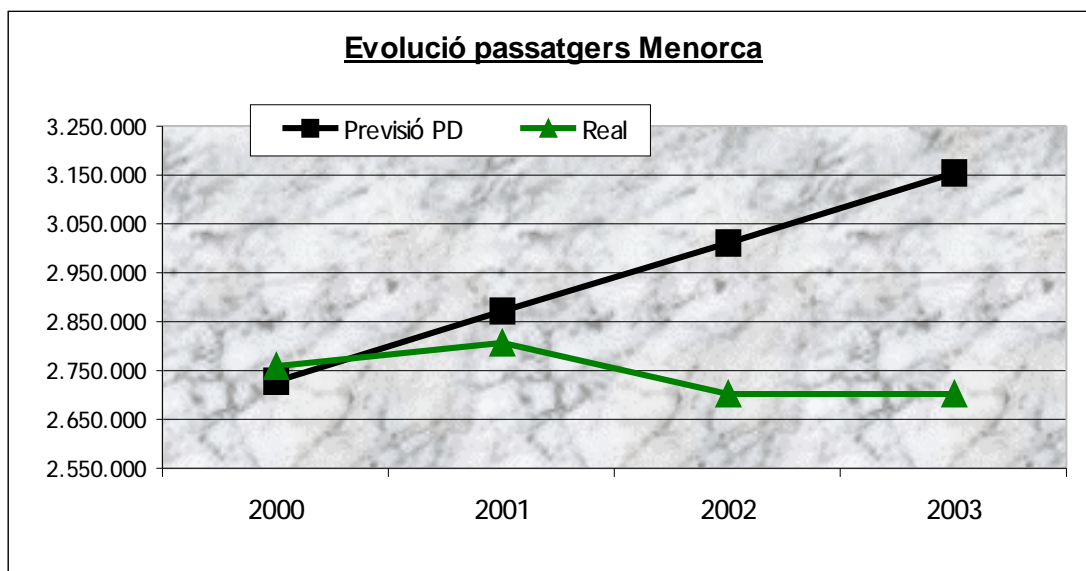
Fuente: Aena



Como se puede observar en el gráfico resultante, la desviación entre el pronóstico y la realidad es considerable y creciente. Puesto que la relación Menorca/España no se cumple tal como el Plan Director preveía, en las previsiones sobre el total de pasajeros de Menorca se aprecian errores de envergadura. Veamos:

MENORCA			
Año	Pasajeros estimados PD	Pasajeros reales	% Diferencia
2000	2.730.264	2.759.107	1,06
2001	2.870.916	2.807.761	-2,20
2002	3.011.568	2.703.264	-10,24
2003	3.152.220	2.704.038	-14,22

Fuente: Aena



Una vez más, los datos reales vienen a demostrar que no se han confirmado las expectativas sobre las cuales el Ministerio de Fomento pretende fundamentar una inversión de las más grandes que se hayan aplicado sobre la isla de Menorca.

7. UN PROYECTO QUE CAUSARÍA EFECTOS NEGATIVOS EN LA CALIDAD TURÍSTICA DE LA ISLA DE MENORCA

7.1. EL PELIGRO DE AUMENTAR LA CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS SOBRE LOS VIERNES

Como queda demostrado mediante los gráficos de los apartados 4.2 sobre la distribución del tránsito anual por días y 5.1 sobre la distribución semanal, los viernes concentran el 30% del tránsito en temporada alta. Si sólo tomamos el tránsito de los viernes desde abril a octubre y lo comparamos con el volumen de pasajeros de todo el año 2002, éstos aglutinan el 25% del tránsito anual.

	pasajeros	% respecto total 2002
Total 2002	2.703.264	100 %
Total abril-octubre	2.315.392	85%
Viernes abril -octubre	674.396	25%

Fuente: Aena

Hay que ser conscientes de que, si el viernes actualmente es el único día en que se satura la terminal de pasajeros, **una ampliación de esta instalación sólo serviría para que puedan venir aún más pasajeros en este día; por consiguiente, se agudizaría la concentración de movimientos en los viernes de temporada turística.**

7.2. EL EFECTO SECUNDARIO DE REBAJA DE LA CALIDAD TURÍSTICA

Actualmente, ya es una realidad que muchos de los servicios turísticos se encuentran saturados debido a la elevada concentración de movimientos de pasajeros en los viernes.

El producto turístico de Menorca no depende sólo del aeropuerto. Desde los servicios de autobuses y taxis, hasta el personal de habitaciones de los hoteles e incluso el propio espacio físico de los establecimientos turísticos, **se ven obligados a trabajar por encima de sus posibilidades los viernes de temporada alta, rebajando sustancialmente la calidad de atención al usuario que requiere cualquier zona turística.**

La ampliación del aeropuerto es una apuesta por aumentar la cantidad de turistas, no la calidad del turismo.

Como sólo se trata de un día a la semana, nadie incrementa sus dotaciones, dado que no sería rentable tal inversión. La masificación de los viernes provoca también una considerable congestión en calles y carreteras. Esto se añade al mencionado declive de calidad de la experiencia turística, así como a la rebaja en la propia calidad de vida de la población residente.

En consecuencia, una obra que inicialmente se presenta como una mejora necesaria para un destino turístico, se demuestra que en realidad puede producir diversos efectos negativos para la propia calidad turística.

8. UN PROYECTO CONTRARIO A LA ORDENACIÓN TERRITORIAL APROBADA EN LA ISLA DE MENORCA

8.1. EL PLAN TERRITORIAL INSULAR

El Plan Territorial Insular fue aprobado el 25.04.03 por el Consell Insular de Menorca.

Referente al transporte aéreo, el Plan Territorial Insular contempla en su filosofía general - concebida en el marco del desarrollo sostenible-, un planteamiento del modelo de futuro del aeropuerto que:

- Asegure las comunicaciones de la isla con el exterior en condiciones adecuadas de seguridad.
- No fomente incrementos de tránsito sustanciales inducidos por el incremento de la oferta de infraestructuras.
- Mejore la eficacia de los servicios con el objetivo de atraer un turismo de más calidad.

El aeropuerto no se puede analizar como un elemento aislado del resto de Menorca.

Cita también que, en cualquier caso, la regulación del desarrollo aeroportuario, de acuerdo con las directrices del Plan Director del Aeropuerto de Menorca, se efectuará a través de un Plan Especial, cuya tramitación y aprobación corresponderá a la administración urbanística competente. En él se incluirán las determinaciones necesarias para garantizar la compatibilidad del desarrollo aeroportuario, la planificación territorial y la protección ambiental y arqueológica, así como la eficiente gestión y explotación del aeropuerto.

En base a los cálculos ofrecidos hasta el momento, parece evidente que el proyecto de ampliación de la terminal de pasajeros incumple diversos preceptos del Plan Territorial Insular, ya sea por el peligro de inducir nuevos tránsitos en días ya colapsados como por el perjuicio que el aumento de movimientos sobre los viernes puede provocar a la calidad de la atención al turista.

Jurídicamente, el PTI es una herramienta que establece con fuerza normativa el modelo de ordenación territorial de concreción para la isla de Menorca, de manera completa y transversal.

El PTI está supeditado a lo que prevé la Ley 4/2000 de Ordenación Territorial y la Ley 6/1999 de Directrices de Ordenación Territorial. La misma naturaleza jurídica del esquema en cascada de la ordenación territorial implica que esta vinculación derivada de las leyes citadas, otorguen una prevalencia al PTI sobre el planeamiento de ordenación municipal, la planificación sectorial y la planificación especial, las cuales deberán adaptarse a las previsiones del PTI.

En este contexto, es inadmisibles que el equilibrio territorial, social y económico que fija el Plan Territorial Insular pueda ser alterado por un aspecto parcial –aunque importante– como es la ordenación del aeropuerto, una de las puertas de entrada a Menorca. No resulta aceptable que, si toda la estrategia de ordenación insular conduce a equilibrar el conjunto, una parte –externa al proceso de elaboración de esta ordenación territorial insular– pueda desequilibrarlo y condicionarlo, anulando el papel asignado al PTI por las leyes de ordenación territorial.

*Si Menorca no quiere más urbanizaciones,
no tiene sentido que se facilite la entrada
de más visitantes en julio y agosto.*

8.2. EL PLAN ESPECIAL DEL AEROPUERTO DE MENORCA

El Plan Especial data de agosto de 2003. En él se dice que la ejecución de las etapas de desarrollo que contempla se **conformarán según se vayan cumpliendo las previsiones de demanda del Plan Director**. En los puntos anteriores ha quedado demostrada la total inconsistencia de las estimaciones realizadas por el Ministerio de Fomento, que presentan unos errores considerables respecto a las necesidades reales del aeropuerto de Menorca. Por lo tanto, en este sentido, también se estarían incumpliendo las disposiciones de racionalidad que marca el Plan Especial.

8.3. OBLIGACIÓN DE ADAPTAR EL PLAN DIRECTOR AL PLAN TERRITORIAL INSULAR

La previsión de comprobar que no hubiera conflictos entre las obras previstas en el aeropuerto y la ordenación territorial viene obligada por la legislación vigente. La Ley 13/1996 de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, así como el Real Decreto que la desarrolla (RD 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio) ya plantean la siguiente cuestión: *"De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la **coordinación con las actuaciones de las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo...**"*

Esta obligación también se encuentra recogida en el propio Plan Director del aeropuerto, en el apartado 0.1 del documento. Textualmente dice: *"En nuestro caso, en estos momentos –diciembre 1999- se ha iniciado la elaboración del Plan Territorial Parcial de la isla de Menorca, que es el marco en el que se han de encuadrar todas las actuaciones que*

El proyecto no ha cumplido con la obligación de adaptarse a las previsiones de crecimiento urbanístico que marca el Plan Territorial Insular de Menorca

se tengan que desarrollar en el territorio considerado, y en especial, las correspondientes al sistema general aeroportuario.

La importancia del aeropuerto como elemento estructurante del territorio hace necesaria la coordinación de actuaciones con dicho plan territorial. Para paliar la no simultaneidad de ambos planes –Plan Director / Plan Territorial Parcial- y a la vez cumplir el RD 2591/1998, se obliga a la aprobación de los planes directores antes del 7 de diciembre del 2000, se presenta este Plan director para su aprobación en su Desarrollo Previsible, y a su vez, establecer un área de cautela, correspondiente al área delimitada por el Máximo Desarrollo Posible, como área de coordinación a integrar en el Plan Territorial Parcial, que se desarrollará en función de las previsiones que contenga dicho Plan Territorial.

En definitiva, una vez elaborado y aprobado el PTP, en base a él se procederá a revisar el presente Plan Director del Aeropuerto de Menorca en un plazo inferior a un año, contado a partir de la aprobación definitiva de dicho PTP.”

Efectivamente, en Menorca se aprobó el Plan Territorial Insular (PTI) el mes de abril del 2003. Este PTI es el mismo instrumento que entonces se llamaba Plan Territorial Parcial (PTP), debido a que la ley 14/2000 de Ordenación Territorial de las Islas Baleares cambió su denominación. Pero el proyecto de ampliación del aeropuerto no ha sido adaptado al PTI.

9. UN PROYECTO QUE CONTRADICE EL PLAN DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE MENORCA COMO RESERVA DE LA BIOSFERA

9.1. EL AEROPUERTO PUEDE CONDICIONAR EL CRECIMIENTO URBANÍSTICO

El carácter insular y de importante destino turístico que ostenta Menorca otorga a las dimensiones del aeropuerto una trascendencia estratégica en el modelo de desarrollo que este territorio pueda definir de cara al futuro. En un territorio limitado de 700 Km² y con

El aumento de pasajeros previsto por el Ministerio daría paso a un crecimiento urbanístico muy considerable.

unas cifras de un millón de turistas por temporada, el aeropuerto es la puerta de entrada que condiciona o puede condicionar seriamente la presión humana que se ejerce sobre la isla.

Esta reflexión debe tenerse muy presente sobretodo desde el momento en que Menorca recibe la declaración de Reserva de la Biosfera por parte de la UNESCO en 1993, en virtud de la cual toda la isla asume un compromiso con la comunidad internacional para apostar por el desarrollo sostenible.

De hecho, la creciente presión humana –que se traduce en un crecimiento urbanístico muy rápido y en un mayor consumo de recursos naturales y producción de residuos- se ha identificado como la causa más conflictiva con las posibilidades de sostenibilidad del modelo de desarrollo de la isla. En este sentido, abundan las reflexiones autorizadas que relacionan la capacidad de acogida del aeropuerto con el previsible crecimiento urbanístico.

Así se reconoce en la *"Propuesta de Planificación y Programación de las actuaciones necesarias en el aeropuerto de Menorca"* (Aena), de diciembre de 1997, donde en el Anexo I se lee: *"(...) dentro del presente capítulo se realizan una serie de intentos puramente matemáticos para enmarcar estas limitaciones. Estos intentos se concretan en el estudio analítico de la correlación que pudiera existir entre el número de plazas hoteleras existentes en la isla y el movimiento anual de pasajeros chárter en el aeropuerto. Conocida la relación existente entre ambas variables, los valores de tránsito de pasajeros chárter pronosticados en el cuadro 8.VII nos darán a conocer, para los mismos años-horizonte en estudio, el número de plazas hoteleras que debieran existir en la isla..."* Confirmando más adelante: *"Del análisis de estos valores puede deducirse que existe una gran correlación entre las variables estudiadas..."*.

9.2. EL AEROPUERTO PUEDE IMPEDIR LA SOSTENIBILIDAD FUTURA DE MENORCA

Más clarificadora resulta aún la visión del Plan de Desarrollo Sostenible de Menorca,

instrumento redactado para ser ejecutado como plan de acción en la citada declaración de Reserva de la Biosfera, que fue cofinanciado por el Consell Insular de Menorca y el Programa LIFE de la Comisión Europea y contó con la colaboración del Programa MaB de la UNESCO. En el apartado dedicado al transporte se cita textualmente: *"Superando el ámbito interinsular, es necesario establecer criterios muy específicos sobre las infraestructuras de transporte de acceso a la isla, y de forma precisa en materia de infraestructuras aeroportuarias. La adecuación a los límites y escenarios de sostenibilidad sería impensable en el marco de un sobredimensionamiento de las capacidades operativas del aeropuerto. La experiencia en otros destinos insulares mediterráneos y atlánticos, nos enseña que a pesar de las limitaciones impuestas en los instrumentos de planificación y las restricciones urbanísticas, éstos resultan absolutamente ineficientes ante procesos de elevada presión de la demanda."*

10. CONCLUSIONES

- A El aeropuerto de Menorca es la principal puerta de entrada a la isla de Menorca. El 87% de las personas que entran y salen de la isla lo hacen en avión.
- A Entre el 85% y el 90% del tránsito anual aeroportuario se concentra en la temporada turística.
- A El único elemento del aeropuerto que registra síntomas de saturación algún día a la semana durante la temporada alta es la terminal de pasajeros.
- A Los días punta del aeropuerto repercuten en la saturación de muchos otros elementos de la isla: carreteras, flotas de autobuses y taxis, servicios hoteleros, etc.

El Ministerio de Fomento es una administración pública y tiene la obligación de ayudar, y no impedir, un futuro de sostenibilidad para una isla declarada Reserva de la Biosfera.

- A El Ministerio de Fomento plantea unas obras para duplicar la capacidad de la actual terminal de pasajeros. Considerando que durante todo el invierno y durante la mayor parte de los días de verano, la terminal no se satura, la conclusión es que las obras de ampliación se realizan para ampliar el número de vuelos en los días punta de la temporada alta.
- A Un incremento de turistas sobre los días punta provocaría una evidente rebaja de la calidad en la atención de los mismos. Una calidad que ya se encuentra mermada actualmente en los días punta, que ahora se quieren acentuar.
- A Tanto los documentos de estudio de la declaración de Reserva de la Biosfera como la propia Aena reconocen la relación directa entre la capacidad del aeropuerto y la necesidad de un crecimiento urbanístico, de modo que una ampliación aeroportuaria puede conllevar la necesidad de más urbanización sobre la isla.
- A El proyecto no ha cumplido con la obligación de adaptación al Plan Territorial Insular de Menorca, que marca un determinado ritmo de crecimiento urbanístico.
- A El proyecto no ha cumplido con la obligación establecida por el Plan Especial del aeropuerto de revisar si se cumplen las previsiones que Aena hizo en 1998 cuando redactó el Plan Director. Los datos reales evidencian un margen de error considerable.
- A El proyecto de ampliación de la terminal tiene un presupuesto inicial de 66 millones de euros. Esta cantidad de dinero público equivale a lo que costarían 4 hospitales generales, 26 centros escolares de última generación o 15 centros geriátricos completos.
- A Al escoger como referencia unas previsiones de crecimiento anual de pasajeros, en lugar de elegir las previsiones de crecimiento en los días próximos a la saturación, se comete un error de exceso de volumen previsto sobre la necesidad real, de alrededor del 40%.
- A La adopción de medidas erróneas basadas en el cálculo del volumen anual de pasajeros que no se confirma, como el hecho de no tomar como referencia los días punta, provoca un incumplimiento flagrante de la obligación que tienen las administraciones públicas de gestionar el dinero público de manera eficiente.

- A Con la apuesta de ampliación de la terminal, el Ministerio abandona otras posibilidades, impulsadas incluso por programas europeos, orientadas a fomentar que los aviones operen en los días más libres y así rentabilizar mejor las instalaciones actuales.
- A Los datos de evolución de la estancia media de los turistas desmienten la teoría de que la ampliación del aeropuerto no incrementará la presión humana sobre Menorca.

11. FUENTES CONSULTADAS

- *Plan Director del Aeropuerto de Menorca*. Aena y Ministerio de Fomento, 1 de Agosto de 2001.
- *Plan Territorial Insular de Menorca*, Marzo de 2003.
- *Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Menorca*. Aena, Agosto de 2003.
- *Propuesta de Planificación y Programación de las Actuaciones Necesarias en el Aeropuerto de Menorca*. Aena, Noviembre de 1995.
- *Memoria resumen Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto de Menorca*. Aena, 2002.
- Estadísticas de tránsito aéreo del aeropuerto de Menorca de la página web oficial de Aena: www.aena.es
- Presupuestos Generales del Estado, en la página web del Ministerio de Fomento: www.mfom.es
- *Plan de Desarrollo Sostenible. Consell Insular de Menorca*, Programa LIFE DG XI Comisión Europea, Programa MaB UNESCO. 1998.
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de Diciembre, sobre la Ordenación de los aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- Página web de la empresa Arquimática SL, ganadora del proyecto de ampliación de la terminal de pasajeros del aeropuerto de Menorca: www.arquimatica.com

AYÚDANOS A EVITAR LA MASIFICACIÓN DE MENORCA

- A *El enfrentamiento entre una asociación como el GOB y el Ministerio de Fomento es muy desigual. Necesitamos recursos para hacer frente a esta nueva iniciativa y usar todos los resortes legales que estén a nuestro alcance.*
- A *Si eres de las personas que quieren intentar evitar que Menorca se convierta en otro paraíso perdido por la masificación turística y urbanística, danos tu ayuda. Haz un ingreso en la cuenta 2051-0035-68-0043906664*
- A *Si deseas más información sobre esta campaña o te quieres asociar al GOB, visita nuestra web: www.gobmenorca.com*