

AEROPUERTO, ¿HACIA DÓNDE?

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 31 de enero de 2012)

La semana pasada comenzó con malas noticias para el aeropuerto de Barcelona: el gobierno central anunció la suspensión definitiva del proceso de concesión de los aeropuertos de Barajas y El Prat. Con esta decisión, se puso punto final a un proceso que suponía un cierto avance para la gestión individual del aeropuerto, aunque de forma muy limitada respecto a cuestiones cruciales como tasas, inversiones y slots. Y termino con más malas noticias: la suspensión de los vuelos de Spanair, a raíz de la decisión del gobierno de la Generalitat de dejar de aportar fondos para mantener las operaciones de la compañía. En ausencia de un plan claro para conseguir un socio industrial que se hiciese cargo de Spanair, la decisión del gobierno ha sido acertada: la aerolínea se había convertido en un pozo de recursos públicos, pozo al que había que poner un fondo. Si acaso, cabe añadir, esa decisión debería haberse tomado algo antes.

La gravedad de la recesión económica en 2009 infligió un primer golpe a las posibilidades de Spanair: el tráfico en El Prat en 2009 fue casi un 20% menor del que había llegado a ser en 2007. La entrada de Ryanair supuso un golpe definitivo, como tuve oportunidad de comentar en “¿Welcome Ryanair?” (en estas páginas, el 7 de septiembre de 2010): “las rutas españolas que ofrece Ryanair presionarán a compañías ya basadas en Barcelona como Vueling –que opera conexiones- y Spanair –códigos compartidos y conexiones con Star Alliance-. Estos modelos de negocio aportan más valor, y tienen costes más altos. Ryanair descremará el tráfico en rutas cruciales como Málaga, Santiago, Sevilla, Palma y Valencia. Malo para El Prat y para Barcelona. Además, esto forzará a las instituciones públicas a clarificar sus propósitos sobre Spanair, pues las pérdidas indefinidas no son una opción.” Efectivamente, la presión competitiva de Ryanair ha sido muy intensa. Vueling, compañía con una estructura de costes eficiente y excelente gestión profesional, ha sido capaz de mantener sus beneficios, aunque haya experimentado una cierta reducción del beneficio por pasajero transportado. Pero para Spanair ha sido la puntilla.

Con el final de Spanair desaparece una de las dos compañías activas en la oferta de vuelos conexión en Barcelona, lo que limita las posibilidades de aportar demanda exterior con la que alimentar los vuelos de larga distancia. Es de desear que Vueling acentúe sus esfuerzos en este ámbito. Y habrá que intensificar los esfuerzos para lograr que compañías no europeas emprendan operaciones de larga distancia desde El Prat, como afortunadamente ha sucedido desde 2004, cuando El Prat contaba solo con un vuelo diario a Nueva York, y en temporada estival. A pesar del obstáculo que supone contar con escasas conexiones de alimentación, la conectividad del aeropuerto ha crecido mucho, y tiene todavía espacio para crecer. Y, aunque carezca de relación con el desenlace de Spanair, conviene recordar que un cambio en el modelo de gestión del aeropuerto ayudaría en ese propósito.