

AEROPORT, ¿CAP ON?  
Germà Bel  
(Publicat a *La Vanguardia*, 31 de Gener de 2012)

La setmana passada va començar amb males notícies per a l'aeroport de Barcelona: el govern central va anunciar la suspensió definitiva del procés de concessió dels aeroports de Barajas i el Prat. Amb aquesta decisió, es va posar punt final a un procés que suposava un cert avanç per a la gestió individual de l'aeroport, encara que de forma molt limitada respecte a qüestions crucials com taxes, inversions i slots. I la setmana va acabar amb més males notícies: la suspensió dels vols de Spanair, arran de la decisió del govern de la Generalitat de deixar d'aportar fons per mantenir les operacions de la companyia. En absència d'un pla clar per aconseguir un soci industrial que es fes càrrec de Spanair, la decisió del govern ha estat encertada: l'aerolínia s'havia convertit en un pou de recursos públics, pou al qual havia de posar un fons. Si de cas, cal afegir, aquesta decisió s'hauria d'haver pres una mica abans.

La gravetat de la recessió econòmica el 2009 va infligir un primer cop a les possibilitats de Spanair: el trànsit al Prat el 2009 va ser gairebé un 20% menor del que havia arribat a ser en 2007. L'entrada de Ryanair va suposar un cop definitiu, com vaig tenir oportunitat de comentar a "¿Welcome Ryanair?" (En aquestes pàgines, el 7 de setembre de 2010): "les rutes espanyoles que ofereix Ryanair pressionaran a companyies ja basades a Barcelona com Vueling -que opera connexions- i Spanair -codis compartits i connexions amb Star Alliance-. Aquests models de negoci aporten més valor, i tenen costos més alts. Ryanair descremarà el trànsit en rutes crucials com Màlaga, Santiago, Sevilla, Palma i València. Dolent per al Prat i per a Barcelona. A més, això forçarà a les institucions públiques a aclarir els seus propòsits sobre Spanair, ja que les pèrdues indefinides no són una opció. " Efectivament, la pressió competitiva de Ryanair ha estat molt intensa. Vueling, companyia amb una estructura de costos eficient i excel·lent gestió professional, ha estat capaç de mantenir els seus beneficis, encara que hagi experimentat una certa reducció del benefici per passatger transportat. Però per a Spanair ha estat el cop de gràcia.

Amb el final de Spanair desapareix una de les dues companyies actives en l'oferta de vols de connexió a Barcelona, el que limita les possibilitats d'aportar demanda exterior amb la qual alimentar els vols de llarga distància. És de desitjar que Vueling accentuï els seus esforços en aquest àmbit. I caldrà intensificar els esforços per aconseguir que companyies no europees emprenguin operacions de llarga distància des del Prat, com afortunadament ha passat des de 2004, quan El Prat comptava només amb un vol diari a Nova York, i això en temporada estival. Malgrat l'obstacle que suposa comptar amb escasses connexions d'alimentació, la connectivitat de l'aeroport ha crescut molt, i té encara espai per créixer. I, encara que no tingui relació amb el desenllaç de Spanair, convé recordar que un canvi en el model de gestió de l'aeroport ajudaria en aquest propòsit.