

AEROPORT DE BARCELONA: UNA DÈCADA APROFITADA  
GERMÀ BEL  
(Publicat a *La Vanguardia*, 17 de Febrer de 2013)

L'última ha estat una dècada aprofitada per a la connectivitat internacional de l'aeroport de Barcelona. Quan amb Xavier Fageda estudiàvem seva connectivitat (estudi que va ser publicat en el llibre *Aeroports i Poder*) un dels resultats que més ens va impressionar va ser que el de Barcelona era un dels grans aeroports europeus pitjor connectats a llarga distància, i a més era el que tenia una oferta d'aquest tipus de vols que estava més lluny del que el seu potencial demogràfic i econòmic farien esperar. El Barcelona-Nova York de Delta a l'estiu del 2004 no donava per més.

Uns anys més tard, la realitat s'ha acostat al potencial. Després del sotrac de trànsit de 2008 i 2009, a l'inici de la crisi econòmica, el 2012 s'han superat els 35 milions de passatgers, rècord històric. Si el 2004 Barcelona gestionava menys del 15% del trànsit a Espanya, ara gestiona el 18%. L'expansió s'ha basat en vols internacionals. Barcelona té la xarxa més densa de connexions directes amb la resta d'Europa. I és una de les millors del sud d'Europa. A més, l'oferta transcontinental ha crescut de forma impressionant. Aquest hivern tres aerolínies volen a Nova York i una a Miami. Altres ho fan a Buenos Aires, Bogotà i Sao Paulo. A Àsia, hi ha connexió directa amb Singapur i diverses destinacions al Pakistan i a la Península Aràbiga. A més, a l'estiu s'afegeixen connexions amb moltes altres ciutats importants dels EUA, Canadà ....

Quins factors expliquen aquesta millora? Primer, la progressiva liberalització del trànsit aeri global, que obre oportunitats a companyies no europees per oferir connexions des d'Europa. Això beneficia sobretot als aeroports amb gran potencial que no serveixen de base a una companyia aèria convencional, doncs tenien més oportunitats no explotades. Barcelona ha aprofitat aquests canvis, i és un camí que encara ofereix potencial. Cal reconèixer aquí l'interès del Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona, amb èxits en la seva trajectòria i encara amb moltes coses per fer.

La millora de la infraestructura, amb l'entrada en servei de la Terminal 1 el 2009, ha permès absorbir bé el creixement de trànsit dels últims anys. La quantitat d'espai disponible entre les dues terminals ofereix espai per creixement addicional. En aquest sentit, seria bo recordar el passat recent, i no precipitar noves inversions. Al cap, el trànsit actual a Barcelona és molt poc superior al del 2007, i van acabar els períodes llargs de taxes altes de creixement. A més, hem comprovat que les inversions (en aeroports) cal pagar-les. Aquest és el motiu dels grans augments de taxes el 2011 i 2012, sobretot a Madrid i Barcelona.

Per cert, i contra el que es pot pensar superficialment, l'augment de taxes ha estat positiu per al sistema aeroportuari espanyol, el nivell global de deute del qual havia esdevingut insostenible. És bo que els preus reflecteixin millor els costos. Bo també per a Barcelona, que ha mostrat la seva capacitat per finançar les inversions realitzades sense necessitat de subvencions creuades des d'aeroports mitjans. A falta de dades financeres per al 2012, intueixo que Barcelona haurà tingut benefici operatiu per primera vegada en molts anys, finançant els seus costos d'explotació i de capital. A més, l'augment de taxes ha desincentivat el creixement espuri d'oferta que realitzaven algunes companyies de molt baix cost, gràcies al subsidi implícit per taxes baixes. Bona notícia també per

aeroports com el de Girona, amb taxes per sobre de costos, i que veu reduïda la pressió artificial de deslocalització cap a Barcelona.

De cara al futur, aquestes tendències positives es veurien reforçades amb alguns canvis addicionals. Primer, continuant l'ajust de taxes dels diferents aeroports, de manera que la recuperació completa de costos afecti tots els grans i mitjans, i redueixi l'avantatge que la subvenció creuada ofereix als aeroports que segueixen en pèrdues, amb el de Madrid a el cap. Segon, modificant el model de gestió dels aeroports espanyols amb la introducció de la gestió individual. Així, la gestió comercial de Barcelona no seria una acció meritòria però voluntarista del Comitè de Rutes, sinó un afany del propi gestor aeroportuari, competint per millorar les seves posicions entre els grans d'Europa. Però la noció de competència entre aeroports espanyols és sacrilegi a Espanya, ja que el govern prefereix retenir control, i poder prendre decisions sobre el paper de cada aeroport en el sistema. Des de fa temps sabem que el model espanyol no canviarà cap a la gestió individual. Per tant, caldrà seguir competint amb una mà lligada a l'esquena. I continuar progressant quant es pugui.