

AEROPUERTO DE BARCELONA: UNA DÉCADA APROVECHADA GERMÀ BEL

(Publicado en *La Vanguardia*, 17 de Febrero de 2013)

La última ha sido una década aprovechada para la conectividad internacional del aeropuerto de Barcelona. Cuando con Xavier Fageda estudiábamos su conectividad (estudio que fue publicado en el libro *Aeroports i Poder*,) uno de los hallazgos que más nos impresionó fue que el de Barcelona era uno de los grandes aeropuertos europeos peor conectados en larga distancia, y además era el que tenía una oferta de este tipo de vuelos que estaba más lejos de lo que su potencial demográfico y económico harían esperar. El Barcelona-Nueva York de Delta en verano de 2004 no daba para más.

Unos años más tarde, la realidad se ha acercado al potencial. Tras el bache de tráfico de 2008 y 2009, al inicio de la crisis económica, en 2012 se han superado los 35 millones de pasajeros, récord histórico. Si en 2004 Barcelona gestionaba menos del 15% del tráfico en España, ahora gestiona el 18%. La expansión se ha basado en vuelos internacionales. Barcelona tiene la red más tupida de conexiones directas con el resto de Europa. Y es una de las mejores del sur de Europa. Además, la oferta transcontinental ha crecido de forma impresionante. Este invierno tres aerolíneas vuelan a Nueva York y una a Miami. Otras lo hacen a Buenos Aires, Bogotá y Sao Paulo. En Asia, hay conexión directa con Singapur y varios destinos en Pakistán y en la Península Arábiga. Además, en verano, se añaden conexiones con muchas otras ciudades importantes de EEUU, Canadá....

¿Qué factores explican esta mejora? Primero, la progresiva liberalización del tráfico aéreo global, que abre oportunidades a aerolíneas no europeas para ofrecer conexiones desde Europa. Esto beneficia sobre todo a los aeropuertos con gran potencial que no sirven de base a una aerolínea europea convencional; tenían más oportunidades no explotadas. Barcelona ha aprovechado estos cambios, y es un camino que todavía ofrece potencial. Hay que reconocer aquí el empeño del Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona, con éxitos en su trayectoria y aún con muchas cosas por hacer.

La mejora de la infraestructura, con la entrada en servicio de la Terminal 1 en 2009, ha permitido absorber bien el crecimiento de tráfico de los últimos años. La cantidad de espacio disponible entre ambas terminales ofrece espacio para crecimiento adicional. En este sentido, sería bueno recordar el pasado reciente, y no precipitar nuevas inversiones. Al cabo, el tráfico actual en Barcelona es muy poco superior al de 2007, y acabaron los períodos largos de tasas altas de crecimiento. Además, hemos comprobado que las inversiones (en aeropuertos) hay que pagarlas. Este es el motivo de los grandes aumentos de tasas en 2011 y 2012, sobre todo en Madrid y Barcelona.

Por cierto, y contra lo que se puede pensar superficialmente, el aumento de tasas ha sido positivo para el sistema aeroportuario español, cuyo nivel global de deuda había devenido insostenible. Es bueno que los precios reflejen mejor los costes. Bueno también para Barcelona, que ha mostrado su capacidad para financiar las inversiones realizadas sin necesidad de subvenciones cruzadas de aeropuertos medianos. A falta de datos financieros para 2012, intuyo que Barcelona habrá tenido beneficio operativo por primera vez en muchos años, financiando sí sus costes de explotación y de capital. Además, el aumento de tasas ha desincentivado el crecimiento espurio de oferta que venían realizando algunas compañías de muy bajo coste, gracias al subsidio implícito

por tasas bajas. Buena noticia también para aeropuertos como el de Girona, con tasas por encima de costes, y que ve reducida la presión artificial de deslocalización hacia Barcelona.

De cara al futuro, estas tendencias positivas se verían reforzadas con algunos cambios adicionales. Primero, continuando el ajuste de tasas de los distintos aeropuertos, de modo que la recuperación completa de costes afecte a todos los grandes y medianos, y reduzca la ventaja que la subvención cruzada ofrece a los aeropuertos que siguen en pérdidas, con el de Madrid a la cabeza. Segundo, modificando el modelo de gestión de los aeropuertos españoles con la introducción de la gestión individual. Así, la gestión comercial de Barcelona no sería una acción meritoria pero voluntarista del Comité de Rutas, sino un empeño del propio gestor aeroportuario, compitiendo por mejorar sus posiciones entre los grandes de Europa. Pero la noción de competencia entre aeropuertos españoles es sacrilegio en España, pues el gobierno prefiere retener control, y poder tomar decisiones sobre el papel de cada aeropuerto en el sistema. Desde hace tiempo sabemos que el modelo español no cambiará hacia la gestión individual. Por tanto, habrá que seguir compitiendo con una mano atada a la espalda. Y seguir progresando cuánto se pueda.