

AEROPUERTOS, TASAS Y AEROLÍNEAS

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 28 de agosto de 2012)

La polémica más intensa del verano en el sector aéreo ha sido la causada por tres aterrizajes de emergencia de aviones de Ryanair en el aeropuerto de Valencia, al que habían sido desviados desde Madrid-Barajas por motivos climatológicos. Los aterrizajes de urgencia fueron provocados por el riesgo de agotamiento de combustible, tras sobrevolar Valencia por tiempo indeterminado. El Ministerio de Fomento ha abierto una investigación sobre este asunto, cuyo desenlace es difícil de prever. Por un lado, es bien conocida la política de Ryanair, que en su obsesión por minimizar costes ofrece una calidad global del vuelo comparativamente baja. Es algo bien conocido por sus usuarios, que reciben en compensación precios muy competitivos. Por otro lado, es conocida también la aversión que suscita Ryanair entre asociaciones profesionales del sector y de usuarios, por sus políticas laborales y comerciales. Esto aconseja cautela ante algunas de las críticas a Ryanair. En todo caso, las autoridades resolverán oportunamente este asunto.

Desafortunadamente, esta polémica vino a encubrir una decisión de Ryanair mucho más trascendente: el anuncio realizado el 20 de julio, unos días antes de los incidentes, de eliminar rutas y reducir frecuencias en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. El motivo es el extraordinario aumento de tasas en ambos aeropuertos en los dos últimos años. Ahora bien, que el aumento haya sido extraordinario no implica que haya sido suficiente. En el caso de Barcelona quizás se registrarán ya beneficios brutos (no solo operativos) en 2012, pero en Madrid serán necesarios aumentos adicionales de tasas si se quiere abandonar los números rojos. Esta vía es adecuada porque el aumento de ingresos es proporcionalmente mucho mayor que la reducción de operaciones. Se trata, técnicamente hablando, de una elasticidad demanda-precio baja.

Que la aproximación de tasas a costes en los dos mayores aeropuertos de España reduciría la creciente oferta de Ryanair en los mismos (una anomalía en Europa Continental), era predecible, y había sido predicho. Y confirmar un asunto nada menor: la mejor política comercial para aeropuertos como Girona, Reus (y otros regionales) no es aumentar indefinidamente el apoyo financiero a Ryanair por operar en los mismos, sino tarificar según costes los aeropuertos mayores. Así ha sido: al aumentar significativamente las tasas de los aeropuertos mayores, se corrigen los incentivos artificiales de Ryanair a aumentar sus operaciones en ellos. Esta era uno –entre otros– de los problemas de ineficiencia causados por el vetusto, rígido y monopolístico modelo de gestión aeroportuaria en España. Este problema, sin haber desaparecido, se ha reducido. Es solo una muestra de los beneficios que reportaría al sector aéreo de España, sobre todo a los usuarios, una reforma que equiparase la gestión de los aeropuertos a lo que es habitual en países comparables. Ya saben, gestión individual y competencia entre aeropuertos. Nada nuevo por ahí fuera.