

CREIXENT EN TEMPS REVOLTS

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 19 de Setembre de 2012)

D'acord: lo de “El Prat supera a Barajas com punt d’origen i destinació de passatgers” té impacte comunicatiu. La competència entre ciutats evoca la competició esportiva. Tanmateix, vull anar més enllà i extreure algunes lliçons que ens dona l’evolució recent del trànsit a Barcelona. La més important és que es pot fer funcionar millor els aeroports i el trànsit aeri. No es sorprenguin.

Dins l’arterioesclerosi general del sistema aeroportuari (tant el central -quasi tot-, com els ‘mini-jo’ regionals), els dos darrers anys s’han pres algunes decisions correctes. Més en concret -tampoc hi ha massa més- els augments de taxes. Tot i que discutibles en alguns casos -com en els aeroports insulars turístics-, les mesures han estat correctes en generals. Sobre tot, els forts augments a Madrid i a Barcelona. És irrellevant aquí que els augments no hagin tingut com a objectiu millorar l’eficiència del sistema, sinó recaptar recursos atesa l’hemorràgia del dèficit i del deute acumulat, fruit d’anys -molts- de política aeroportuària nacionalista. I com Madrid i Barcelona (més del 40% del trànsit) tenien taxes molt per sota del seu cost, no hi havia massa alternativa en moments de tanta restricció pressupostària.

Una predicció general amb l’augment de taxes va ser que perjudicaria molt a la demanda. Doncs no. Cert, augmentar preus pressiona (quasi) sempre a la baixa la demanda, però la dimensió de la pressió depèn de la dimensió de l’augment. Les taxes són una part reduïda del cost total. La demanda de vols depèn més d’altres coses, i són aquestes les que expliquen que els darrers anys el trànsit augmenti a Barcelona, mentre baixa a Madrid, tot i els canvis similars en les taxes. No conec cap estudi ampli que ho expliqui. Intueixo que la demanda de negocis i reunions intraorganitzatives s’han reduït més que la turística, i a més l’efecte de més línies d’AVE oferint viatge eficaç i subvencionat a Madrid des de cada vegada més llocs hi tenen a veure. I en aquest context, també els augments de taxes, però no tan com per portar Barcelona a registres negatius. A més, el canvi en taxes beneficia Girona i Reus, doncs s’acaba la subvenció implícita als preus de Barcelona que havia portat a una sobre-oferta (respecte condicions de mercat) de Ryanair.

La gran lliçó que ens donen els resultats de Barcelona no té a veure amb Madrid, un més dels grans aeroports continentals amb els que Barcelona competeix (amb una ma lligada a l’esquena). Des d’una posició de modèstia, doncs tot i millorar, encara anem curts de valor afegit. Lo important és constatar les oportunitats que dona per millorar l’eficiència del transport aeri fer més semblant a com fan els països més avançats. Per exemple, cobrar lo que costa l’aeroport (si no ets molt petit i estàs molt aïllat). A 2013 s’haurien de pujar un altra vegada les taxes de Barajas, que encara perd diners, però pot ser ja no de Barcelona, que farà beneficis a 2012. Passa que Barajas ha costat molt més, i preus quasi iguals a Madrid i Barcelona no assignen trànsits eficientment. I si posem altres aeroports a l’equació...

Si volgués, el govern central resoldria més ràpidament els problemes aeroportuaris, fent igual que els més avançats: gestió individual. Però, no vol. L’objectiu que segueix amb aquest canvis és recaptatori -tot mantenint el control- i no de millora de l’eficiència. Aquí això si que és rellevant. A més, ja saben la doctrina general-central: si una part del sistema “s’individualitza”, li cauran a sobre les set plagues d’Egipte.