

CRECIENDO EN TIEMPOS REVUELTOS

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 19 de Septiembre de 2012)

De acuerdo: lo de "El Prat supera a Barajas como punto de origen y destino de pasajeros" tiene impacto comunicativo. La competencia entre ciudades evoca la competición deportiva. Pero quiero ir más allá y extraer algunas lecciones que nos da la evolución reciente del tráfico en Barcelona. La más importante es que se puede hacer funcionar mejor los aeropuertos y el tráfico aéreo. No se sorprendan.

Dentro del arterioesclerosis general del sistema aeroportuario (tanto el central -casi todo-, como los 'mini-yo' regionales), los dos últimos años se han tomado algunas decisiones correctas. Más en concreto -tampoco hay mucho más- los aumentos de tasas. Aunque discutibles en algunos casos -como en los aeropuertos insulares turísticos-, las medidas han sido correctas en general. Sobre todo, los fuertes aumentos en Madrid y Barcelona. Es irrelevante aquí que los aumentos no hayan tenido como objetivo mejorar la eficiencia del sistema, sino recaudar recursos dada la hemorragia del déficit y de la deuda acumulada, fruto de años -muchos- de política aeroportuaria nacionalista. Y como Madrid y Barcelona (más del 40% del tráfico) tenían tasas muy por debajo de su coste, no había muchas alternativas.

Una predicción general con el aumento de tasas fue que perjudicaría mucho a la demanda. Pues no. Cierto, aumentar precios presiona (casi) siempre a la baja la demanda, pero la dimensión de la presión depende de la dimensión del aumento. Las tasas son una parte reducida del coste total. La demanda de vuelos depende más de otras cosas, y son éstas las que explican que en los últimos años el tráfico aumente en Barcelona, mientras baja en Madrid, a pesar de los cambios similares en las tasas. No conozco ningún estudio comprehensivo que lo explique. Intuyo que la demanda de negocios y reuniones intraorganizativas se han reducido más que la turística, y además el efecto de más líneas de AVE ofreciendo viaje eficaz y subvencionado a Madrid desde cada vez más lugares tienen algo que ver. Y en este contexto, también los aumentos de tasas, pero no tanto como para llevar Barcelona a registros negativos. Además, el cambio en tasas beneficia a Girona y Reus, pues se acaba la subvención implícita a los precios de Barcelona que había llevado a una sobre-oferta (respecto condiciones de mercado) de Ryanair.

La gran lección que nos dan los resultados de Barcelona no tiene que ver con Madrid, uno más de los grandes aeropuertos con los que Barcelona compite (con una mano atada a la espalda). Desde una posición de modestia, pues aunque mejorando, todavía vamos cortos de valor añadido. Lo importante es constatar las oportunidades que da para mejorar la eficiencia del sector aéreo hacer más parecido a como hacen los países más adelantados. Por ejemplo, cobrar lo que cuesta el aeropuerto (si no es muy pequeño y está muy aislado). En 2013 deberían subir otra vez las tasas de Barajas, que aún pierde dinero, pero quizás ya no de Barcelona, que tendrá beneficios en 2012. Ocurre que Barajas ha costado mucho más, y precios casi iguales en Madrid y Barcelona no asignan tránsitos eficientemente. Y si ponemos otros aeropuertos en la ecuación

Si quisiera, el gobierno central resolvería más rápidamente los problemas aeroportuarios, haciendo igual que los más adelantados: gestión individual. Pero no quiere. El objetivo que siguen estos cambios es recaudatorio -manteniendo el control- y no de mejora de la eficiencia. Aquí eso sí que es relevante. Además, ya saben la doctrina general-central: si una parte del sistema se "individualiza", le caerán encima las siete plagas de Egipto.