

AVANÇAMENT PUNTUAL

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 11 de Setembre de 2013)

A l'agost de 2013 l'aeroport de Barcelona ha tingut més passatgers que el de Madrid . Aquest fet té impacte comunicatiu. Però sembla convenient mirar les coses amb una certa perspectiva, el que li confereix un caràcter més aviat conjuntural. Quan acabi 2013 Madrid haurà tingut més passatgers que Barcelona . A més, Madrid continuarà gaudint major oferta de vols directes a llarga distància. Precisat això, procedeix analitzar més a fons per què s'han reduït significativament les diferències entre tots dos aeroports , i quines són les perspectives de futur .

Primer, les dades. El 2007 es va produir el rècord de passatgers als aeroports espanyols. Barcelona va tenir 32,9 milions i Madrid 52,1, gairebé el 60% més . El 2012 la xifra de Barcelona va ser de 35,1 milions , i la de Madrid de 45,2 , amb el que la diferència va caure a la meitat , un 30 % . Si el 2013 es mantenen les tendències actuals, Barcelona quedarà gairebé igual, i Madrid caurà fins als 40 milions, per la qual cosa superarà a Barcelona en un 15% . L'estrenyiment de la diferència és espectacular .

El principal motiu d'aquesta dinàmica és el diferent impacte de la crisi econòmica. L'aeroport de Madrid té més proporció de viatges domèstics per treball, mentre que el de Barcelona té més proporció de viatges per turisme. La demanda de viatges per treball s'ha reduït molt com a conseqüència de la crisi , però el turisme internacional s'ha vist molt menys afectat per la crisi econòmica, menys intensa en els països emissors de turistes. A més, la inestabilitat política a destinacions de la ribera sud de la Mediterrània ha ajudat a mantenir la vitalitat del turisme .

Les polítiques comercials de les línies aèries també han influït. L'entrada de Ryanair al Prat i , sobretot , l'expansió de Vueling han afegit dimensió a Barcelona. Per contra, l'ajust d'Iberia , especialment en la seva oferta de vols intercontinentals , ha afectat especialment Madrid, però no a Barcelona. L'encara limitada però creixent oferta transcontinental d'aquesta descansa en companyies americanes i asiàtiques .

La competència d'altres modes ha afectat també a Madrid. L'oferta de serveis d'AVE a/de punts com Barcelona, Màlaga, València i Alacant ha perjudicat la demanda d'avió. A Barcelona això només ha estat rellevant en la relació amb Madrid .

Tots aquests factors continuaran funcionant en el futur, però amb menys intensitat, per la fi de la caiguda de l'activitat econòmica , el menor efecte quantitatiu de futurs serveis d'AVE, etc. Un factor que podria tenir efecte important seria apujar taxes de manera que cobrissin costos a Madrid (el que potser ja passa a Barcelona des de 2012), però no sembla que això vagi a passar en el futur previsible. Amb tot , no em sembla que estiguem en un procés d'inversió del paper de cada un d'aquests aeroports en la jerarquia del sistema espanyol . Queda, és clar, l'assumpte de la gestió dels aeroports. Però sobre això res de nou, i a més no és l'assumpte central avui.