

ADELANTAMIENTO PUNTUAL

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 11 de Septiembre de 2013)

En agosto de 2013 el aeropuerto de Barcelona ha tenido más pasajeros que el de Madrid. Este hecho tiene impacto comunicativo. Pero parece conveniente mirar las cosas con una cierta perspectiva, lo que le confiere un carácter más bien coyuntural. Cuando acabe 2013 Madrid habrá tenido más pasajeros que Barcelona. Además, Madrid continuará disfrutando mayor oferta de vuelos directos a larga distancia. Preciado esto, procede analizar más a fondo por qué se han reducido significativamente las diferencias entre ambos aeropuertos, y cuáles son las perspectivas de futuro.

Primero, los datos. En 2007 se produjo el récord de pasajeros en los aeropuertos españoles. Barcelona tuvo 32,9 millones y Madrid 52,1, casi el 60% más. En 2012 la cifra de Barcelona fue de 35,1 millones, y la de Madrid de 45,2, con lo que la diferencia cayó a la mitad, un 30%. Si en 2013 se mantienen las tendencias actuales, Barcelona quedará casi igual, y Madrid caerá hasta los 40 millones, por lo que superará a Barcelona en el 15%. El estrechamiento de la diferencia es espectacular.

El principal motivo de esta dinámica es el diferente impacto de la crisis económica. El aeropuerto de Madrid tiene mayor proporción de viajes domésticos por trabajo, mientras que el de Barcelona tiene mayor proporción de viajes por turismo. La demanda de viajes por trabajo se ha reducido mucho como consecuencia de la crisis, pero el turismo internacional se ha visto mucho menos afectado por la crisis económica, menos intensa en los países emisores de turistas. Además, la inestabilidad política en destinos de la ribera sur del Mediterráneo ha ayudado a mantener la vitalidad del turismo.

Las políticas comerciales de las aerolíneas también han influido. La entrada de Ryanair en el Prat y, sobre todo, la expansión de Vueling han añadido dimensión a Barcelona. Por el contrario, el ajuste de Iberia, especialmente en su oferta de vuelos intercontinentales, ha afectado especialmente a Madrid, pero no a Barcelona, cuya aún limitada pero creciente oferta transcontinental descansa en aerolíneas americanas y asiáticas.

La competencia de otros modos ha afectado también a Barajas. La oferta de servicios de AVE a/de puntos como Barcelona, Málaga, Valencia y Alicante ha perjudicado la demanda de avión. En Barcelona esto sólo ha sido relevante en la relación con Madrid.

Todos estos factores seguirán funcionando en el futuro, pero con menor intensidad, por el fin de la caída de la actividad económica, el menor efecto cuantitativo de futuros servicios de AVE, etc. Un factor que podría tener efecto importante sería subir tasas de forma que cubriesen costes en Madrid (lo que quizás ya sucede en Barcelona desde 2012), pero no parece que esto vaya a pasar en el futuro previsible. Con todo, no me parece que estemos en un proceso de inversión del papel de cada uno de estos aeropuertos en la jerarquía del sistema español. Queda, claro está, el asunto de la gestión de los aeropuertos. Pero sobre esto nada nuevo, y además no es el asunto central hoy.