

LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

¿Es Barajas un aeropuerto competitivo?

Rafael Torres Sáenz de Santa María
Ineco, Director de Cuenta Aena

Al oír hablar de aeropuertos es frecuente escuchar comentarios acerca de la poca competencia que existe entre los mismos y las situaciones de monopolio en que se encuentran muchos de ellos. Cuando además el aeropuerto es el único que existe en un área metropolitana, como es el caso de Madrid, el comentario para aquellos que aquí vivimos resulta una perogrullada.

Pero esta cuestión no es una obviedad. Es cierto que cuando un aeropuerto es el único que sirve a una gran área metropolitana, pocos elementos quedan para competir para aquellas personas decididas a viajar por modo aéreo cuyo origen o destino sea esta área. Cuando un pasajero decide emprender su viaje por modo aéreo sólo le queda emplear ese aeropuerto y esta decisión, la de elegir el modo de transporte aéreo, está basada en muchas razones, seguramente bastantes de ellas atribuibles al aeropuerto y normalmente asociadas a su ubicación y conectividad con el resto de trayectos que componen el viaje puerta a puerta.

En este sentido, la ubicación de Barajas es privilegiada, uno de los puntos fuertes que siempre se han puesto encima de la mesa para justificar su ampliación; y las alternativas de acceso al mismo, sea por vehículo privado o por transporte público, son rápidas y económicas.

Pero un aeropuerto con el tamaño y la capacidad que tiene el actual Barajas, basa mucha de su actividad y de su potencial desarrollo, siendo punto de conexión entre diferentes tramos de un desplazamiento más largo y complejo. Personas cuyo origen inicial y destino final no es Madrid, sino que vienen en avión a Barajas a coger otro vuelo o recalán en Madrid para coger un vuelo a un destino más lejano. Para este tipo de viajeros un aeropuerto, una ciudad, si compiten unos con otros.

Madrid-Barajas en los últimos años creció en tráfico y pasó a jugar en la primera división de los aeropuertos europeos y mundiales, alcanzándose 50 millones de pasajeros (cifra que prácticamente se mantuvo hasta 2011) y situándose cuarto aeropuerto en Europa y duodécimo en el mundo en actividad de tráfico de pasajeros.

De este volumen de tráfico más de un tercio correspondía a conexiones. Las compañías aéreas españolas, sobre todo Iberia pero también Spanair y en cierta medida Air Europa, basaban muchas de sus operaciones y enlaces en Barajas; además cada una de estas

compañías estaba integrada en una de las alianzas aéreas (Oneworld, Star Alliance y Sky Team, respectivamente) que a su vez facilitaban extender la distancia y variedades de destinos.

Pero la situación actual ha cambiado radicalmente para estas compañías y su efecto en Barajas se ha dejado notar de forma muy sensible. Desaparecida Spanair y ante la tesitura que vienen viviendo Iberia y Air Europa, las rutas rentables que estas compañías aéreas operaban han ido pasando a ser explotadas por compañías de “bajo coste” con criterios de optimización particular de cada una de ellas o han ido abandonándose por no resultar individualmente rentables, perdiendo en ambos casos el criterio de operación con posibilidad de conexión.

En 2012 los grandes aeropuertos europeos han podido mantener sus niveles de tráfico e incluso incrementarlos muy ligeramente, mientras que Barajas retrocedía un 9 %, descendiendo su volumen a 45 millones de pasajeros anuales.

Esta circunstancia, como en otros muchos ejemplos reflejo de la situación económica que estamos viviendo, ha puesto de manifiesto hasta qué punto el aeropuerto de Barajas era dependiente de sus clientes -compañías aéreas españolas- nacionales.

Pero también, como en otros casos de éxito de sectores punteros en España que se han visto abocados a la internacionalización, ahora el reto de Madrid y Barajas en su actividad aeroportuaria es tener la capacidad de ser atractivo para alguna de las grandes aerolíneas o alianzas aéreas.

Para que un aeropuerto resulte interesante a una compañía aérea y esta decida emplear el mismo como centro de conexión y distribución deben darse una serie de condiciones basadas en: la ubicación del aeropuerto respecto a las rutas que opera esa compañía, la capacidad del aeropuerto para absorber puntas de tráfico, los tiempos entre conexiones, el coste de los servicios de handling, las tarifas del aeropuerto, el precio de los combustibles, disponibilidad de personal cualificado, marco legal que facilite el establecimiento de rutas internacionales, ... es decir, todo aquello que asegura a la compañía aérea una operación en el aeropuerto acomodada a sus necesidades, a un precio competitivo; características que han quedado contrastado Barajas posee. Si además añadiéramos una buena conectividad con la red ferroviaria de alta velocidad como elemento diferenciador que otros aeropuertos no tienen y facilitan la captación de pasajeros, la opción de Barajas: ¿no les parece suficientemente competitiva?