

És la regulació, no pas Ryanair!

No fa gaires anys que l'aeroport de Girona vivia moments d'auge i optimisme. L'any 2008 va convertir-se en el punt àlgid del seu èxit, gràcies als més de 5,5 milions de passatgers que va registrar. Girona era, també per al gestor aeroportuari, una de les joies de la seva xarxa, ja que aportava beneficis significatius a la caixa comuna d'AENA. L'inici dels episodis més cruentos de la recessió econòmica a partir del 2009 i la pujada del preu del combustible enfosquien l'horitzó de tot el sector del transport aeri, però sense que pogués esperar-se un comportament més agreujat a Girona. Sis anys més tard la realitat l'ha situat en una situació d'extrema debilitat i en tendència decadent. El 2014 només hi van passar 2,2 milions de passatgers, una dada que no el fa inviable -ni de bon tros- però que obliga a reflexionar-hi.

A ningú se li va escapar mai que el paper de Ryanair a Girona era el factor essencial del seu èxit, més enllà de les pròpies característiques i potencial turístic de l'entorn. Per això és també inevitable centrar l'atenció en les seves decisions estratègiques a l'hora d'analitzar el progressiu deteriorament de l'aeroport. Però, és Ryanair la responsable? Per a Ryanair, Girona encaixava en el seu model de negoci de vols punt a punt en aeroports propers a grans ciutats, amb taxes notablement més baixes i on la companyia podia exercir un cert poder de mercat per negociar condicions avantatjoses amb els gestors i les administracions del territori. Però el principal mercat mai va ser el de les terres gironines, sinó la seva capacitat per servir Barcelona. Per això, quan va tenir l'oportunitat de fer-ho, va iniciar operacions al Prat durant l'any 2010, migrant els seus vols de Girona i Reus. Aquesta oportunitat no se li presenta sovint, i per això no és habitual que operi en grans aeroports europeus. Les dues grans excepcions, més enllà de Dublín, són Madrid i Barcelona. Això només pot explicar-se per una estructura de taxes a Espanya que fa que els aeroports turístics tinguin preus més alts dels necessaris per mantenir el seu equilibri econòmic i financer. Així financen els aeroports deficitaris i les enormes inversions d'AENA, però al cost de perdre oportunitats pròpies. Aquesta política ha tingut un objectiu allunyat del relat de la solidaritat perquè les pèrdues dels aeroports petits deficitaris són quantitativament molt limitades. El veritable objectiu ha estat el sosteniment de Barajas i d'Iberia, per això s'hi han abocat inversions ingents mentre es limitava l'augment de les taxes. Només l'enorme endeutament d'AENA va obligar recentment a fer un increment de taxes, però sense canviar allò essencial per garantir el sistema de protecció de Barajas i d'Iberia. Per això aquest increment de taxes tampoc va retornar Ryanair a Girona o Reus.

Centrar en Ryanair la decadència de l'aeroport de Girona és comprensible, però massa simplista, perquè obvia l'element central que influeix en les seves reaccions empresarials: el model de regulació i de gestió conjunta de tots els aeroports que no existeix en cap país comparable.

Publicat a:

-L'econòmic 24-01-2015 Pàgina 21

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/4-economia/18-economia/815430-es-la-regulacio-no-pas-ryanair.html?cca=1&piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesEconomia&utm_source=rss&utm_medium=mesEconomia&utm_campaign=rss