

Negociaciones aeroportuarias

Volvamos al interesante tema de la ampliación del aeropuerto de Barcelona tras la falta de acuerdo entre el Gobierno central y la Generalitat, y la publicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026, o Dora II como vulgarmente se le ha conocido. Ya expuse en un anterior artículo que -después de la pandemia- la ampliación no estaba justificada por problemas de capacidad y porque era poco inteligente y poco hábil -políticamente hablando- plantear una prolongación de una pista en unos terrenos protegidos por la red Natura 2000, cuando el tema ambiental es una bandera que defiende todo el mundo y cuando no lo tienes pactado ni dentro de tu gobierno, ni con la Generalitat y con la oposición del Ajuntament de Barcelona. No obstante, ahora me interesa ver en qué ha quedado todo tras la publicación del Dora II (septiembre 2021) y cómo se ha negociado tan mal por parte de la Generalitat.

En primer lugar, es interesante ir a la realidad de las estadísticas. Con los datos de septiembre de 2021, la caída de los tráficos respecto a 2019 es del 71,5% en los primeros nueve meses de este año, aunque en los meses de agosto y septiembre el descenso es solo del 48%. Por tanto, estimo que cerraremos el ejercicio en los 18,6 millones de pasajeros (actualmente estamos en 11,6 millones). El Dora II indica que Barcelona tendrá en 2022, 35,3 millones de pasajeros y en 2026 alcanzará los 56 millones. Sin embargo, estas cifras no son realistas, ya que se supone que 2021 cerraría con 24,3 millones, (ni sumando todos los pasajeros del último trimestre de 2019 se llega a esa cifra) y, posteriormente, unos incrementos del 43% acumulativo en los años 2022 y 2023. Por mi parte, utilizando la cifra base en 2021 de los 18,6 millones y aplicando en los años 2022 y 2023 tasas optimistas del 40% y del 30% (similares a las del Dora II) y tasas más moderadas en los años siguientes (15%, 10% y 6%) estimo que se llegará en 2026 a los 45,3 millones de pasajeros, (recordemos que el crecimiento anual medio de pasajeros en el periodo 2010-2019 fue del 6%)

¿ Por qué no se va a producir un boom constante en el tráfico aéreo? Pues porque se han producido cambios de hábitos en las relaciones de trabajo (reuniones virtuales), han desaparecido compañías aéreas y se ha reducido el tamaño de otras (menos flota), sigue existiendo un cierto temor a viajar en grupo, los precios de los billetes van a subir, (queroseno y posibles impuestos ambientales) y la potenciación del tren como modo de transporte menos contaminante.

No se va a producir un boom en el tráfico aéreo porque se han producido cambios de hábitos y en el mercado

Este escenario no significa que no pueda llegarse a superar -a medio plazo- la capacidad del Aeropuerto de Barcelona fijado por el Dora II en 55 millones de pasajeros. Por ello, la Generalitat debería haber cerrado con el ministerio de Transportes (bajo cuya tutela se encuentran Adif y Aena), la concreción de inversiones en el Aeropuerto de Girona, para convertirlo en el segundo aeropuerto de Barcelona. En otro artículo, ya defendí la idoneidad de Girona sobre Reus. Además no soy partidario del “café para todos” que a veces se convierte en “café para ninguno”. Y digo negociar con el ministerio porque para mejorar la conectividad del Aeropuerto de Girona con Barcelona hacen falta inversiones de Adif (edificio estación en la línea de alta velocidad, ampliación de al menos una vía) y de Aena, construcción de un shuttle ferroviario, como tiene la terminal satélite del Aeropuerto de Madrid.

¿Qué inversiones recoge finalmente el Dora II? Barcelona en el quinquenio 2022-2026 recibe 245 millones de euros, cuya partida más relevante es la “adecuación de la nueva terminal T-1 “ (65 millones) y Girona solo 24,3 millones, siendo la partida más significativa 10,6 millones de euros para una indefinida “actuaciones para el desarrollo aeroportuario”.

En definitiva, la negociación para la ampliación del Aeropuerto de Barcelona ha pasado de una hipotética inversión de 1.700 millones de euros a 245 millones y no se han cerrado actuaciones concretas en Girona, que en un futuro podría funcionar como segundo recinto de Barcelona. Poca habilidad y malos resultados de los negociadores catalanes.