



TRIBUNA

Aeropuerto y monopolio

XAVIER VIVES

El anuncio de Iberia de suprimir los vuelos con base en Barcelona, excepto el lucrativo puente aéreo, ha vuelto a poner sobre el tapete el futuro del aeropuerto del Prat. El pasado 4 de mayo, en esta misma tribuna, planteé que "el *hub* de Iberia es y será Madrid, plenamente consolidado después de la estratégica inversión en la flamante Terminal 4". En efecto, para hacer frente a la competencia de las aerolíneas de bajo coste las compañías tradicionales tienen que operar con un potente centro (o centros) de distribución de vuelos o *hubs* en donde se realizan las conexiones internacionales e intercontinentales. Así para Iberia los vuelos a Madrid utilizan una parte de la capacidad para las conexiones internacionales e intercontinentales y el remanente se puede ofrecer a precios competitivos en relación a las aerolíneas de coste bajo. El mapa de Europa se configura con tres grandes compañías tradicionales, British Airways con *hub* en Londres en alianza con Iberia con *hub* en Madrid; Lufthansa con *hub* en Frankfurt y otros aeropuertos potentes como Munich, en alianza con SAS y Spanair; y Air France-KLM con *hubs* en París y Amsterdam. Iberia es una compañía privatizada que ha aprovechado la adjudicación de la T-4 por parte de AENA, con un coste enorme para el erario público, y ahora reorganiza su estructura. La reacción de la sociedad e instituciones catalanas a la marcha de Iberia del Prat ha sido de alarma. Al mismo tiempo esta reacción ha sido escarnecida por determinados sectores mediáticos españoles con el argumento de que Iberia es una compañía privada y hace lo que quiere. Aquí cabría destacar las ayudas recibidas, provenientes del erario público, así como las condiciones competitivas en el gran negocio de Iberia que es el puente aéreo. Estas condiciones son restrictivas tanto en el transporte aéreo, por la asignación de *slots* en los aeropuertos, como en el terrestre con la retrasada y lenta llega-

SÓLO HABRÁ
libre mercado cuando
Barcelona disponga
de autonomía de
gestión para competir

da del AVE a Barcelona. ¿Hasta cuándo se mantendrán las rentas monopolísticas en el puente aéreo? ¿Es posible que Barcelona acepte con resignación un AVE Madrid-Barcelona que cuando llegue no

sea competitivo con el avión?

Es de esperar que la ocasión sirva de catalizador para que, aunque sólo sea una vez, las instituciones políticas, económicas y civiles de Catalunya vayan a la una para conseguir un campo de juego equilibrado en el que el aeropuerto de Barcelona pueda competir. El aeropuerto del Prat necesita ser *hub* (aunque no sea el principal) de alguna de las tres grandes alianzas. Después de la adjudicación de la T-4 a Iberia, Barcelona podría ser buena candidata para atraer el *hub* del Sur de Europa de la alianza Lufthansa-SAS-Spanair. Las líneas de bajo coste deben ser muy bienvenidas pero también deben garantizarse las conexiones intercontinentales y los servicios de gama alta. El tamaño y peso de Barcelona pueden atraer a una de las alianzas pero para ello se necesita infraestructura de primera, gestión excelente, y un plan de expansión de futuro. Barcelona debe apostar por tener un aeropuerto de categoría y por ello debe poder gestionarlo de manera autónoma y con una colaboración entre el sector público y el privado.

En resumen, se necesita abrir el mercado a la competencia y que Barcelona disponga de los instrumentos para competir, fundamentalmente capacidad de inversión y de gestión. Dejemos entonces que el mercado decida. ●

XAVIER VIVES, profesor y director académico del Centro Sector Público-Sector Privado de IESE