

Impacte dels canvis en les infraestructures de transport públic sobre la demanda de viatgers en els sistemes multi-aeroport d'Europa.

Autors de l'informe: Daniel Albalade; Xavier Fageda, Carlos León.

Introducció

Els aeroports secundaris juguen un doble paper. Per un costat, poden servir destinacions turístiques gràcies a la densitat de trànsit en rutes punt a punt que ofereixen les companyies de baix cost (LCC en endavant, de l'anglès *Low Cost Carriers*). Per l'altre, poden complementar l'oferta de transport aeri de les ciutats de referència dels sistemes multi-aeroport, alleugerint l'excés de demanda dels aeroports principals i els costos externs associats. En els darrers temps, les LCC han optat per un canvi estructural de model empresarial en el que l'interès per estar presents en els aeroports principals ha incrementat, respecte d'un model anterior més centrat en la cerca de taxes baixes i subvencions, a expenses de situar-se en aeroports secundaris més allunyats de les ciutats de referència i principal destinació dels seus clients. Tot i que el cost, la demanda i l'eficiència operativa continuen sent els criteris més importants, l'interès recent pels viatgers de negocis i una accessibilitat millor, sembla que és el que ha despertat una renovada inclinació pels aeroports principals. Pel que fa a l'accessibilitat, la connectivitat terrestre via transport públic i privat sembla jugar un paper rellevant en la demanda aeroportuària multi-aeroport i, per tant, en l'interès de les companyies en situar-se o no en els aeroports. En la mesura en la que es pretengui incrementar la quota de mercat dels aeroports secundaris en sistemes multi-aeroport per potenciar el seu paper de complementarietat respecte d'aeroports principals congestionats, l'actuació sobre la connectivitat terrestre dels aeroports pot ser considerada com un dels instruments a l'abast dels governs.

Objectiu de l'informe

En aquest informe avaluem el paper dels canvis en la connectivitat terrestre dels aeroports secundaris en sistemes multi-aeroport per tal de determinar l'impacte que mesures sobre els transport públic i privat podrien tenir en la quota de mercat d'aquests aeroports. Un altre objectiu és interpretar els resultats en clau catalana, contribuint al debat sobre el paper dels aeroports secundaris en el sistema multi-aeroport de Barcelona, en ple debat sobre les possibles solucions a l'increment de congestió de l'aeroport principal.

Metodologia

Utilitzem dades trimestrals des del 2018 fins el 2021 de tots els aeroports secundaris de tots els sistemes multi-aeroport d'Europa i estimem models econòmics multivariants de dades de panell. La variable dependent dels models estimats és la quota de mercat dels aeroports secundaris dels sistemes. La connectivitat terrestre s'examina de formes diverses: disponibilitat, temps de viatge, temps de viatge relatiu, etc. (veure quadre 1).

Tot i que aquest estudi està relacionat amb altres que han demostrat la importància de l'accessibilitat dels aeroports per al seu trànsit i creixement, aquest estudi en difereix i contribueix en diversos aspectes:

1. Molts treballs anteriors es centren només en casos d'estudis o mostres d'aeroports nord-americans, mentre que nosaltres hem creat una mostra internacional de ciutats europees multi-aeroport per poder estimar un model econòmic multivariant.
2. Ens centrem en la quota de mercat relativa de l'aeroport tenint en compte el trànsit de tots els aeroports, cosa que també és una novetat.
3. Comparem la funció dels mitjans de transport terrestre tant públics com privats, incloses les millors alternatives tant per carretera com per ferrocarril en el context de cada sistema.

4. En incloure 2020 i 2021 podem avaluar l'efecte de la COVID-19 en la composició del trànsit en sistemes multi-aeroport i valorem si els efectes es vinculen o no a la mida relativa de cada aeroport.

Els detalls de l'estudi es resumeixen el **quadre 1**. En l'annex de l'informe s'aporten fitxes informatives específiques de tots els sistemes multi-aeroport considerats i de tots els aeroports que els componen, amb dades de detall sobre passatgers anuals, tendències recents, connectivitat terrestre, etc.

Quadre 1. Detalls de l'estudi economètric

Unitats: 38 aeroports secundaris. Tots els aeroports secundaris establerts en sistemes multi-aeroport d'Europa.

Sistemes multi-aeroport: 24. Tots els sistemes multi-aeroport d'Europa.

Anys: 2018-2021

Periodicitat de les dades: Trimestral

Número d'observacions: 536

Model economètric: Multivariant de dades de panell. Model lineal generalitzat amb variables de resposta fraccionada.

Variables:

- **Variable depenent:** Quota de mercat de l'aeroport secundari sobre el conjunt de la demanda del sistema.
- **Mesures de la connectivitat terrestre:** Disponibilitat i temps de viatge des de l'aeroport fins el centre de la ciutat de referència en transport públic, privat, per carretera i per modes ferroviaris, amb serveis directes i/o indirectes, en hora punta i hora vall, entre setmana i caps de setmanes. Dades recollides durant 14 dies durant el mes d'abril de 2022.
- **Variables de control:** Població del hinterland, nivell d'ingressos del país, places hoteleres en la regió NUTS 2. Percentatge de vols oferts per companyies LCC. Nombre d'aeroports en el mateix sistema. Efectes fixes d'aeroport (controla per totes les característiques dels aeroports que no varien en el temps).

Resultats

Els resultats mostren evidència sòlida sobre el paper del temps de viatge en el desplaçament dels viatgers entre els aeroports i els centres de les ciutats de referència com a determinant de la quota de mercat dels aeroports secundaris en sistemes multi-aeroport a Europa. El temps de viatge, tant en transport públic com en transport privat, es correlaciona negativament amb el tràfic sobre el conjunt del sistema i des del punt de vista estadístic, aquest resultat és altament significatiu (la probabilitat d'error és inferior al 1%). Aquests resultats són vàlids per totes les formes de mesura de l'eficiència del transport terrestre utilitzades en l'estudi. De mitjana, trobem que **l'estalvi d'un minut en el desplaçament suposa un increment del 3% en la quota de mercat de l'aeroport**. Els efectes marginals de totes les mesures examinades de transport terrestre són importants, amb valors propers o superiors a 1 per totes les variables. També identifiquem que els aeroports regionals/secundaris amb temps de desplaçament relativament ineficients podrien patir més que els altres aeroports els canvis recents en les estratègies de les LLC de centrar-se més en l'operació de vols en aeroports principals. En canvi, no trobem cap efecte estadísticament significatiu de la pandèmia per COVID19 sobre la composició del trànsit dins dels sistemes.

Implicacions per la política aeroportuària catalana

Els resultats de l'informe tenen implicacions directes en el debat actual sobre el paper que han de jugar els aeroports del sistema aeroportuari català, així com el paper que hi juguen les connexions terrestres de transport que connecten aquests aeroports amb la ciutat de referència del sistema: Barcelona. Per un costat, les expectatives i prediccions sobre l'evolució de la demanda de l'aeroport principal i la seva capacitat, porta a anticipar problemes de congestió futura davant de creixements sostinguts de la demanda. La solució clàssica a la congestió és l'augment de capacitat. Tanmateix, els projectes d'ampliació de la infraestructura estan resultant polèmics tant socialment com políticament, el que porta a considerar la possibilitat que els aeroports secundaris del sistema puguin jugar un paper actiu en la descongestió del principal o en el manteniment del creixement de la demanda aeroportuària catalana en un marc on no hi ha marge d'actuació en l'aeroport principal.

En aquest context hi ha 4 instruments diferents de política aeroportuària que poden contribuir a canviar les tendències en la distribució del tràfic dels aeroports que conformen un sistema. Aquestes es resumeixen en el quadre 2, juntament amb la consideració de la seva viabilitat.

Quadre 2. Viabilitat dels Instruments de política aeroportuària per incrementar la quota de mercat dels aeroports secundaris.

- **Subvencions a les companyies:** Les administracions públiques es troben en situació de fort endeutament i no és previsible que aquestes restriccions pressupostàries millorin en els propers anys. A més, cal tenir en compte que aquestes ajudes han estat investigades per la CE en la mesura que poden ser ajudes d'Estat il·legals que vulnereu les lleis de defensa de la competència.
- **Inversions en ampliació de capacitat:** Els aeroports secundaris es troben infrautilitzats, i per tant la única via de solució mitjançant una ampliació de capacitat és invertir en l'aeroport principal, en situació probable de congestió severa a partir dels anys 2023-2024. Tanmateix, el debat sobre recent sobre l'ampliació no fa preveure una resolució per aquesta via en el curt o mitjà termini. Tant l'allargament de la tercera pista, com la segregació de pistes actual per tipus d'operació cap a un model on les dues pistes paral·leles operen de forma independent, topen amb forta oposició.
- **Taxes:** Les taxes a l'aeroport de Barcelona són relativament baixes en el context europeu. Tanmateix, el diferencial de taxes amb els aeroports secundaris és elevat, de manera que les taxes a Girona i Reus ja són molt baixes en el context europeu. Les taxes s'han mantingut estables des del 2014 i són competència exclusiva del govern central mitjançant AENA i l'autorització de la CNMC. Res fa preveure una actuació per tal d'incrementar les taxes de l'aeroport de Barcelona de forma significativa. Aquesta pujada alleugeraria per ella mateixa la pròpia demanda excessiva de l'aeroport de El Prat i podria també fomentar la demanda dels secundaris. Apart dels sectors econòmics que podrien resultar perjudicats per un augment de taxes, els nivells elevats de beneficis que de forma estructural té un negoci monopolístic com el d'AENA fan molt difícil que la CNMC aprovi aquests augmentos de taxes en els propers anys. D'aquí l'interès d'AENA en l'ampliació.
- **Connectivitat terrestre:** Aquest informe aporta evidència de suport a una quarta via: la millora de l'eficiència en el temps de desplaçament dels viatgers entre els aeroports secundaris i la ciutat de referència. El temps de desplaçament depèn de la ubicació geogràfica de l'aeroport, cosa que no pot canviar-se en el curt ni mitjà termini. Tanmateix, depèn de la qualitat de les infraestructures i serveis de transport, àmbit en el que hi pot haver més marge per a l'actuació pública.

La quota de mercat actual dels aeroports secundaris a Catalunya és modesta en termes comparatius i s'ha vist encara més reduïda arran de la Pandèmia per Covid19. A més, l'aeroport de Barcelona té la particularitat de ser l'aeroport principal de sistema multi-aeroport amb major presència d'oferta de companyies de baix cost de tota Europa. Aquest fet es deu principalment a l'oferta de Vueling i Ryanair. Hi ha diversos factors que podrien fer esperar una quota major dels aeroports secundaris catalans. Els (1) elevats volums de tràfic turístic en les zones properes als aeroports, (2) la congestió creixent de l'aeroport principal (3) i les taxes més elevades de l'aeroport principal. Tanmateix, si la quota no és més elevada i comparable amb la mitjana dels altres sistemes pot explicar-se per uns temps de desplaçament massa alts.

En efecte, l'informe mostra que la principal explicació de la quota modesta de tràfic que Girona i Reus tenen en el sistema aeroportuari català és – més enllà de les taxes baixes de l'aeroport de Barcelona-, l'elevat temps de desplaçament des dels seus respectius aeroports a la ciutat de Barcelona, que és el gran pol generador de tràfic aeri a Catalunya. Els elevats volums de tràfic que genera i generarà la ciutat de Barcelona, juntament amb les dificultats per l'ampliació del seu aeroport, impliquen que els aeroports secundaris de Girona i Reus podrien tenir oportunitats de creixement amb la captació de passatgers amb origen o destinació final a Barcelona. El diferencial de taxes és també alt, en comparació amb altres aeroports europeus, per bé que sembla que no és suficientment elevat com per desincentivar el tràfic de les companyies de baix cost com Ryanair. Els resultats mostren que poc estalvi de temps podria assolir increments en la quota de mercat significatius, el que suggereix que la millora en l'accessibilitat i l'eficiència del transport terrestre s'hauria d'incorporar a l'agenda política – encara que no sigui una via tant eficient com la política de taxes-, sense obviar la necessària avaluació socioeconòmica que hauria d'acompanyar cada proposta d'actuació.