

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



Impulsor

Secretaria General
/Direcció General de
Transports i Mobilitat



Tipus d'avaluació

Avaluació de l'impacte



Període

2018 - 2021

1| Objectius

Avaluar el paper dels canvis en la connectivitat terrestre dels aeroports secundaris en sistemes multi-aeroport per tal de determinar **l'impacte que mesures sobre el transport públic i privat podrien tenir en la quota de mercat d'aquests aeroports.**

La interpretació dels resultats es fa 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 de Barcelona – El Prat del Llobregat.

2| Metodologia

Fase 1:

Creació d'una **mostra internacional** de ciutats europees multiaeroport per valorar un model economètric multivariant.

Fase 2:

Inclusió de la **quota de mercat** relativa de l'aeroport tenint en compte el trànsit de tots els aeroports del sistema.

Fase 3:

Comparació de la funció dels mitjans de transport terrestre tant públics com provats incloses les millors alternatives tant per carretera com per ferrocarril.

Fase 4:

En incloure els anys 2021 i 2021 també s'avalua **l'efecte del COVID** en la composició del trànsit dels aeroports i es valora si els efectes estan vinculats a la mida relativa de l'aeroport.

S'ha elaborat una **base de dades amb totes les ciutats multiaeroport d'Europa** i un **model economètric multivariant**, entre el 2018 i el 2021, a escala aeroportuària, per **avaluar la funció del temps de desplaçament en la proporció de vols d'aeroports secundaris** dins del mercat multiaeroport. Amb aquest model s'ha volgut avaluar com la variabilitat en el temps de viatge determina canvis en les quotes de mercat dels aeroports en sistemes multi-aeroport, així com també ho fan els avantatges i desavantatges relatius entre aeroports d'un mateix sistema.

3 | Resultats

- A l'informe es mostra una **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, pel conjunt de sistemes multi-aeroport analitzats, **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. Això vol dir que **qualsevol de les mesures analitzades per millorar el transport terrestre (públic o privat) té una elasticitat positiva superior a 1 en augmentar la quota de mercat de l'aeroport secundari.**
- També es constata 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 companyies de Low Cost (LCC), 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.
- Malgrat el temps de viatge es revela com un aspecte determinant en la quota de tràfic dels aeroports secundaris, és rellevant destacar que **existeixen algunes excepcions com els aeroports de Brussel·les Sud Charlerois (CRL) o Milà Orio al Sero (MXP) que presenten temps de desplaçament equivalents a Girona o Reus i que, en canvi, tenen quotes de tràfic del 28 i el 31% respectivament.** Això s'explicaria per la diferència entre les seves taxes i les de l'aeroport principal; a Charleroi són el 275% més baixes que les del aeroport principal i a Milà Orio al Sero el 46%. Una altra característica d'aquests dos aeroports és que són bases importants de Ryanair.
- **A diferència del que passa amb la majoria d'aeroports principals, al de Barcelona, la quota de LCC és molt alta.** És l'aeroport del sistema europeu amb més vols de aerolines de baix cost el 2019 (108.262 vols, el que suposa un 77% del total) això fa pensar que Barcelona ha pres el seu paper als aeroports de Girona i Reus. Cal tenir en compte també que una quota alta de LCC va associada a un major pes dels viatges d'oci.

4 | Conclusions

Principals opcions des de l'acció pública:

- No fer res: **desbordament del model actual** per saturació de l'aeroport principal
- Reconsiderar els **impostos ambientals**: penalitzar els aeroports amb majors trànsits. Element de redistribució
- **Millorar els temps de desplaçament** terrestre entre els aeroports secundaris (Reus i Girona) i la població principal (Barcelona)
- **Augmentar les taxes de l'aeroport principal** (Barcelona) o bé la diferència entre les d'aquest i els secundaris per fer-los més competitius (ho ha de fer AENA) (Les taxes de Girona i Reus són un 69 i un 82% més baixes, respectivament, de les de Barcelona).