

# Anàlisi del moviment de passatgers als aeroports de Catalunya (1940-1993)

**Enric Tarrats i Bierge**  
Enginyer aeronàutic

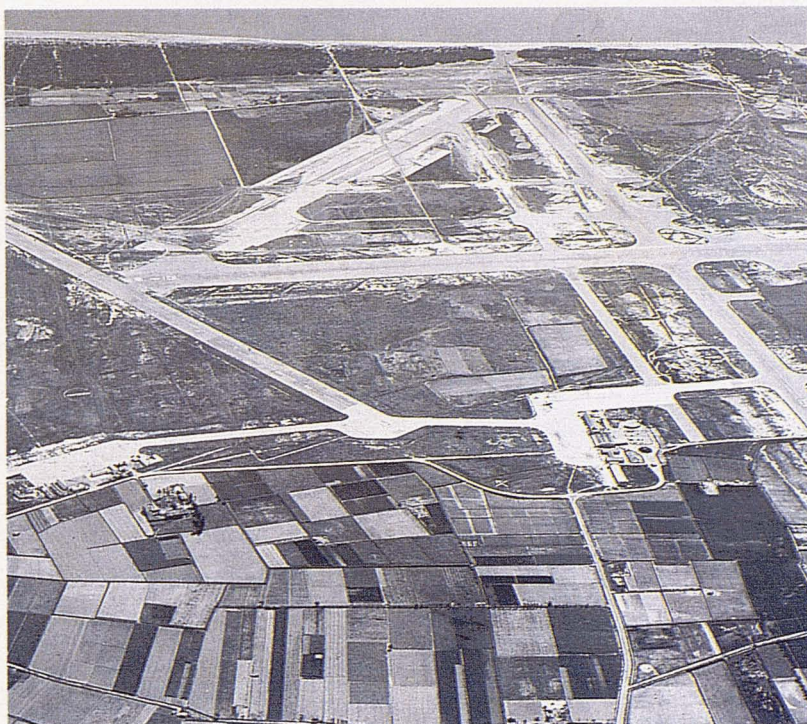
## Dues consideracions prèvies

L'objecte d'aquesta anàlisi obeeix a dues consideracions. La primera considerada externa, la dóna la determinació feta des de la companyia de bandera de tipus de servei aeri regular que s'ha volgut establir per a l'aeroport de Barcelona, per tant és una consideració de tipus polític el que ha determinat la característica de l'aeroport i que a hores d'ara, després de 53 anys de serveis aeris regulars, no és del tot resolta, si bé cal dir que, des del punt de vista de la infraestructura i tecnologia aeronàutica i de l'aplicació de la nova normativa comunitària en matèria de capacitats rutes i tarifes, és en vies de solució, almenys si comprovem el paper cada cop més rellevant que tenen les companyies de la Unió Europea en relació amb l'aeroport de Barcelona.

En el decurs dels diferents períodes en què s'ha dividit l'anàlisi, veurem que l'aeroport s'ha vist molt tancat als serveis aeris exteriors i això ha estat una contradicció pel fet que Barcelona mai no ha deixat d'ésser la capital de la Mediterrània occidental. La pràctica sistemàtica de manca de bona comunicació amb els estats europeus s'ha traduït en dos fets oposats.

1.L'any 1991, per exemple, l'aeroport de Barcelona va ésser el setè d'Europa en serveis aeris interiors.

2.Des del punt de vista exterior, l'aeroport no és de primera categoria (segons la classificació de la



Perspectiva de les instal·lacions de l'aeroport de Barcelona l'any 1950

Conferència europea d'aviació civil i ratificada pel Consell i Parlament de la Unió). Així, sense anar més lluny, l'any 1993 només el 41.9 % dels seus moviments van ésser internacionals, és a dir, el seu trànsit interior-internacional s'ha mantingut lluny del punt d'equilibri que marca el 60 % del trànsit internacional per als aeroports de primera categoria.

La segona consideració que es vol fer notar i que s'ha considerat interna, es basa en l'anàlisi econòmica, ja que hi ha un clar paral·lelisme, a partir dels ja llunyans plans d'estabilització de començament dels anys seixanta, entre l'evolució del Producte Interior Brut i el moviment de passatgers; s'ha

comprovat en la major part de les sèries històriques, que les elasticitats Producte Interior Brut-Sector (Indústria, Serveis) i, sobretot, afegint-hi el moviment de passatgers que fan ús d'un servei aeri regular (interior o internacional), són significatives.

Pel que fa als aeroports de Girona i Reus, després del fracàs de les seves respectives experiències amb els serveis aeris regulars, no per una demanda insuficient sinó per una oferta inadequada, la seva evolució pel que fa al moviment de passatgers ha anat minvant a causa que ambdós aeroports s'han especialitzat en el moviment turístic no continental, com es demostra en analitzar les

elasticitats de les sèries d'estades nocturnes del moviment de passatgers en cadascun dels aeroports.

### **A l'aeroport de Barcelona**

A partir de les dades de les sèries del moviment de passatgers facilitades per l'aeroport de Barcelona, com també de les recollides en les edicions estadístiques de la Direcció General d'Aviació Civil del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, es pretén dur a terme una anàlisi de la incidència que han tingut en el moviment de passatgers, un conjunt de paràmetres que han anat condicionant l'aeroport des del mateix moment en què va deixar d'ésser aeròdrom.

En efecte: la personalitat de l'aeroport des del vessant del moviment de passatgers, s'ha anat bastint tenint en compte, per una banda, el fet que ha estat lligat a una ciutat que no és capital d'estat i, que en aquest sentit, el seu desenvolupament ha estat limitat per la política establerta pels estats europeus, que en matèria de transport aeri han bandejat el creixement dels aeroports que no fossin els dels aeroports de la capital (el Regne Unit, França i Espanya en són un exemple). Per contra, els estats on hi ha el criteri econòmic de primar el desenvolupament dels pols de riquesa, han donat com a resultat que els aeroports pertanyents a les capitals de les regions europees més desenvolupades s'expansionessin plenament (és el cas dels Països Baixos, Alemanya i en certa manera Itàlia). Un altre exemple, molt clar tot i que se'ns escapa de l'àmbit europeu, que és molt més estret, el tenim en els aeroports de Dallas, Chicago o Nova York, però això, ja és una altra visió d'aeroport que la que es té a Europa.

Per una altra banda, i també com a conseqüència de la política de l'Estat, el de Barcelona, s'ha convertit en un aeroport regional de primer ordre dins de l'Estat i gràcies a la petita competència de les companyies europees abans de 1986, i també en

un aeroport regional europeu, amb un creixement real, tal com veurem, i sobretot potencial a causa del desenvolupament de Catalunya com a regió europea; tot i que la inversió infraestructural aeroportuària per part de l'Estat ha anat frenant-se tot just fins als darrers tres anys.

La personalitat amb què l'Estat ha dotat l'aeroport i amb què aquest ha anat autotransformant-se es caracteritza pel fet d'ésser un aeroport els serveis regulars del qual constitueixen la seva raó de ser.

Per tant, la problemàtica que s'ha derivat d'això ha consistit en el fet que el moviment de passatgers s'ha vist afectat plenament per la situació de crisi o auge econòmic internacional i interior, motivada bé per conflictes geopolítics que han tingut conseqüències en el sistema de tarifes del preu del viatge, o bé a causa de períodes plenament inflacionaris de la política econòmica interior.

És d'esperar que la desregulació en matèria de capacitat, rutes i tarifes aprovada pels ministres de Transports de la UE per al seu desenvolupament a partir de 1993, confirmi el seu potencial de creixement en els pròxims anys i que això sigui ajudat també pel fet que l'aeroport, que a hores d'ara és gestionat per una institució de dret públic, passi a ésser explotat a termini mitjà, per institucions de caràcter privat com la majoria dels grans aeroports europeus.

### **Antecedents i visió global actual**

El moviment de passatgers com a sèrie comptable, no comença fins després de la Guerra Civil. Vint anys abans s'havia intentat dur a terme una línia regular amb Mallorca; però no fou fins l'any 1939 que, juntament amb la línia de Madrid, constituí els fonaments dels vols interiors. Des del punt de vista internacional, quan encara l'aeròdrom es deia Canudas, creat el 1923 per l'Aero Club de Catalunya (en honor d'en Josep Canudas, primer pilot català que va

obtenir el títol, cap de la primera línia aèria d'Espanya Sevilla-Larraix el 1921) hi establí una escala una línia francesa que anava a Casablanca.

L'any de la república, l'aeroport Canudas acollí la primera línia aèria catalana, l'anomenada d'Andorra, que moria a la Seu d'Urgell.

L'any 1931 també, Iberia adoptà el nom de Líneas Aéreas Postales Españolas i no fou fins l'any 1940, que prengué la seva denominació actual i l'Estat passà a participar-hi majoritàriament.

L'any 1933, era constituïda la companyia Aerotaxi Mallorca.

L'any 1934, la Generalitat, va adquirir els terrenys de l'aeròdrom i el va fer públic i des de llavors fins a l'acabament de la Guerra Civil s'anomenà aeròdrom Barcelona.

A partir de 1939, l'aeroport militar es traslladà a Saragossa i l'aeroclub a Sabadell.

Des de llavors, l'expansió ha estat ràpida, però topà també amb els aeroports centrals de cada estat veí i la seva àrea d'influència: Madrid, París, Frankfurt, Londres, Milà, Zuric, Roma i els turístics.

Des dels anys 40, Barcelona ha estat el segon aeroport de l'Estat pel que fa als serveis aeris regulars i el tercer pel que fa al moviment total de passatgers des del boom turístic de Mallorca.

Les xifres que s'aniran veient en cadascun dels períodes que analitzarem configuren Barcelona com un aeroport de trànsit regular amb una forta participació de passatgers internacionals. En general, es pot afirmar que el creixement ha evolucionat en el decurs del temps d'una manera anàloga a la del trànsit regular interior.

Per avaluar la qualitat actual de la xarxa d'enllaços regulars de Barcelona, es pot comparar amb els altres

aeroports internacionals europeus de les mateixes característiques; per exemple amb l'aeroport de Munic, amb uns moviments totals similars que als de Barcelona. En vols interiors, l'aeroport supera el de Munic, pel que fa a nombre de punts enllaçats interiors, gairebé el doble. No obstant això, en el nombre de freqüències -vols d'anada i tornada setmanals- Munic arriba a 35 (cinc diaris), mentre Barcelona no passa de vint-i-dos, no arriba, doncs, a tres diaris per enllaç. Aquestes xifres són encara més divergents si es descompten les freqüències del pont aeri.

En vols europeus, Barcelona s'enllaça amb 28 ciutats enfront de les 43 de Munic. La mitjana setmanal de Munic ultrapassa el número 12 (12.3) que és la xifra escaient per a aquests vols -dos de diaris en dies feiners i un en dissabte i diumenge-. La mitjana setmanal de l'aeroport no arriba a 10; sembla clar, doncs, que els vols Barcelona-Europa ofereixen un ampli ventall de creixement, tant en el nombre de punts com en el nombre de freqüències.

Respecte als enllaços amb els altres continents, són més aviat escassos. El potencial de creixement, depèn en gran mesura de la decisió de la companyia majoritària de l'aeroport, en aquest cas Iberia, d'establir un segon nucli de trànsit de llarg radi diferent del de Madrid i en la consegüent adequació de l'aeroport des del punt de vista operatiu i infraestructural per tal de facilitar les connexions transcontinentals.

### **El moviment de passatgers en el decurs de la segona guerra mundial i els primers anys de la postguerra (1940-1951)**

L'aeroport de Barcelona, que en aquest període era conegut com a aeroport Muntadas en record de l'aviador franquista mort durant la Guerra Civil, va establir també enllaços diaris amb Palma.

Mentre que els dos primers anys foren

significatius de l'auge alemany, el tercer reflecteix una situació d'estabilitat en el moviment de passatgers i d'equilibri al front. L'any 1943 marca de manera molt clara el declivi alemany sobretot a l'Àfrica, i això es reflecteix en el moviment de passatgers que es redueix fins al 50% respecte a l'any anterior. Finalment, els dos darrers anys de la guerra, Iberia començà a realitzar serveis aeris més o menys de caire regular amb Madrid, i va arribar a una xifra propera a la del començament de la contesa.

### **Moviment de passatgers 1946-1951**

Des del punt de vista infraestructural, i a causa del fet que com a terminal de l'aeroport Muntadas es feia servir una casa de pagès poc condicionada i que les pistes de vol no reunien les condicions necessàries perquè hi arribessin els nous models d'avions, se'n hi van construir de noves amb l'orientació 17.35 i 02.20 als terrenys que separaven l'aeroport civil i militar; aquestes obres van ser enllestides l'any 1949 i la nova terminal, situada a la plaça d'Espanya, l'any 1952. Aquesta terminal va ésser utilitzada pels passatgers, els quals eren transportats amb autobús a l'aeroport fins a la inauguració de la nova terminal l'any 1968.

### **Del milió acumulat l'any 1952, al milió de 1963**

Aquest període coincideix amb l'acabament de l'aïllament a què havia estat sotmès l'Estat espanyol, la qual cosa va representar que el moviment de passatgers més enllà de les fronteres, fos ja un fet. Això és ajudat també, per l'empenta objectiva del món aeronàutic que no coneix fronteres i en un marc europeu en el qual, els estats bel·ligerants la dècada anterior van signar la pau amb el Tractat del carbó i de l'acer i es preparava el Tractat de Roma.

L'aeroport, malgrat l'aïllament, havia arribat al final del primer any del

període de referència, a la xifra acumulada -si es contenen els passatgers des de 1940- de més d'un milió de passatgers, concretament un milió cent mil. Per una altra banda, l'últim any d'aquesta fase, 1963, la quantitat de persones que van passar per l'aeroport va ésser superior al milió de passatgers.

Els corrents no regulars en aquest període demostren el fet que fins l'any 1957, no s'hagin trobat dades internacionals desglossades en regular i no regular, respon a la circumstància que no va ésser fins aquells anys que no es va subscriure el Conveni Multilateral sobre transport aeri no regular internacional i que l'Estat espanyol s'hi va adherir.

L'ús dels serveis aeris interiors no regulars va ésser purament simbòlic. No obstant això, els serveis internacionals no regulars arribaren, al final d'aquest període, a xifres que ben bé confirmen que després de 30 anys, l'aeroport no ha presentat una evolució significativa que li permetés créixer de la mateixa manera que ho ha fet des del vessant regular.

El fet rellevant d'aquest període fou motivat, sens dubte, per l'escassetat de subministrament de combustible que va haver-hi com a conseqüència de la crisi del canal de Suez i que es va reflectir, pel que fa al transport aeri, els anys següents. En efecte: a curt termini i en el decurs de 1957 la companyia Iberia, reestructurà les

Quadre 1

### **Moviment de passatgers a l'aeroport de Barcelona durant la segona guerra mundial**

ANY	ANUAL
1940	23.098
1941	28.808
1942	24.034
1943	12.728
1944	19.400
1945	22.687

Font: Aeroport de Barcelona

seves freqüències en vols interiors i més endavant i ja durant el 1958 foren progressivament cancel·lats un nombre important d'enllaços. El decrement arribà al 3 % respecte a l'any anterior.

Aquesta situació va començar a estabilitzar-se a l'inici de l'any 1960; l'aeroport recuperà amb més força el seu ritme de creixement, sobretot els darrers anys d'aquest període, tal com es pot comprovar en els gràfics i el quadre de moviments.



Terminal de passatgers de l'any 1966, segons projecte del 1964 de l'enginyer aeronàutic Vicente Cerdós Samblancat

Les causes positives de l'espectacular creixement, tenen per damunt de qualsevol altra explicació, una raó aeronàutica: les noves característiques dels avions de l'època tenen un denominador comú: més pes i volen a més velocitat; d'aquesta manera, el pes es relaciona directament amb la capacitat i el nombre de passatgers, si al principi del període es volava amb DC2 i el *Junkers* 82, al final l'avió que es feia servir, si més no per Iberia, era el DC3 o bé el quadrimotor DC2 i el birreactor Caravel. L'augment de la velocitat de creuer, implica una disminució del temps de vol entre ciutats i, per tant, un augment del nombre de freqüències horàries, equilibra el dèficit de combustible i un cop solucionat aquest dèficit, fa pujar sensiblement el nombre de passatgers en l'últim terç d'aquest

període.

L'aeroport, necessitava, doncs, en aquell període, inversions d'infraestructura aeronàutica: tant des del punt de vista d'augment de la capacitat de la plataforma d'estacionament i nombre de pistes de vol, com de les primeres ajudes a la navegació i control de l'espai aeri.

En aquest període entra en funcionament una nova pista amb una longitud adient a les noves actuacions

dels avions (a partir de 1960 van començar a aterrar-hi turboreactors) i que substituirà una de les pistes existents que deixarà d'ésser utilitzada amb motiu de l'inici de la construcció del nou edifici terminal de passatgers l'any 1965 -que va ésser l'única instal·lació d'entrada i sortida per via aèria fins a l'any 1989-.

La construcció de la nova torre de control que va entrar en funcionament l'any 1962 (i que deixarà de fer-se servir quan entri en servei la nova en el decurs d'enguany) és motivada per dues raons:

a) El significatiu augment del trànsit aeri. El nombre d'aeronaus en fase d'aproximació i enlairament és cada cop més gran, això comporta l'entrada en servei de manera incipient de les noves tècniques basades en el radar

que estableix un mecanisme de vigilància i control a la rodalia de l'aeroport.

b) La construcció del nou edifici terminal de passatgers que es troba en fase de projecte i que ocultarà les pistes existents des de l'antiga torre existent, fa que s'acceleri la construcció de la nova torre de control.

**En el període 1964-1977, l'augment acumulat de passatgers fou del 82%**

Aquest període es caracteritza per la consolidació dels vols regulars, tant interiors com internacionals. No sempre el progressiu creixement fou constant, sinó que va presentar oscil·lacions completament erràtiques, sobretot en el moviment de passatgers en vols internacionals.

El factor més important de caire general, cal emmarcar-lo en la política de vols desenvolupada per la companyia espanyola Iberia, la qual va considerar que era millor que una bona part dels enllaços de Barcelona amb Europa es fessin passant per Madrid.

No és que Barcelona no establís un enllaç directe; el fet va ésser que el nombre d'enllaços diaris, o fins i tot setmanals, era escàs, si el comparem amb els que hi havia des de la capital de l'Estat cap a Europa.

L'any 1966 va ésser l'únic any en què la sèrie de moviments internacionals de passatgers va superar la interior. Des de llavors, els increments percentuals relatius anuals, pel que fa als moviments internacionals, van presentar un comportament del tot irregular, amb disminucions significatives i també increments no gaire significatius.

Les característiques que van incidir en aquest període van ser:

\*El fort impacte produït per la crisi del petroli que a partir de l'any 1973 va afectar els països europeus, trenca les pautes econòmiques positives com a

conseqüència de les bones perspectives d'inversió que ofería el territori català. En aquest sentit la demanda del transport aeri fou completament flexible a la baixa pel que fa a l'aeroport, això va ser motivat perquè en el decurs d'aquests anys canvià el perfil de passatgers que operava a l'aeroport, que en general va caracteritzar-se per la lenta transformació vers l'home de l'empresa, deixant que el caire turístic fos absorbit pel nou aeroport de Girona-Costa Brava.

\*D'altra banda, els resultats irregulars del moviment de passatgers internacionals es compensa amb un acceptable nivell pel que fa als moviments interiors.

En efecte, Barcelona queda comunicada amb la majoria dels aeroports de les ciutats espanyoles de manera regular i consolidada, però, per damunt de les altres, es destaca la connexió amb Madrid i Palma. L'estudi del mercat, basant-se en aquests resultats, fa decidir a Iberia l'establiment del pont aeri Barcelona Madrid l'any 1973. Aquest fou el factor que en l'àmbit interior compensà amb escreix la crisi provocada pels països de l'OPEP. Aquest enllaç es caracteritzà per la seva autopotenciació, ja que per una banda era utilitzat pels passatgers amb destinació final a la capital (més que pel recorregut en sentit invers) i a més a més gaudia d'un efecte *feed-back*, ja que era utilitzat per la majoria de ciutadans de Catalunya i estrangers que anaven a Europa o en procedien, atès que era la via més assequible, ràpida i còmoda d'anar al continent, fent servir el mateix recorregut en sentit invers per a la tornada. En aquest període l'ús de la via directa no gaudia precisament dels avantatges abans esmentats i era la companyia Iberia la que proveïa, amb les freqüències que va considerar oportunes des de Madrid, les principals ciutats europees.

L'aeroport va haver d'adaptar la seva infraestructura, per exemple, es va allargar la pista principal fins a la lon-

gitud que té actualment. També es construí un edifici que fou la base del centre de control, que des de llavors és el centre de control d'àrea des de Marsella fins a Alacant. De fet, fou l'embranchida del món aeronàutic, l'impulsor de reformes i canvis: les aeronaus van equipar-se amb turbo-reactors, i això va representar, sens dubte, un augment del nombre de passatgers, per sobre de qualsevol altra consideració.

### Anàlisi econòmica del període

Des del punt de vista dels sectors econòmics i tenint en compte que el moviment de passatgers, que pel que hem acabat de comprovar és fonamentalment format pels serveis aeris regulars, podem esbrinar si va existir algun tipus de relació entre la variació anual del producte interior català dels grans sectors econòmics i la variació anual del moviment de passatgers, mitjançant l'aplicació del concepte elasticitat, en el sentit de mesurar la sensibilitat del moviment de passatgers, en modificar-se el producte interior brut (PIB) de cadascun dels sectors fonamentalment serveis, indústria i construcció.

L'anàlisi econòmica permetrà estudiar el grau d'influència de la variable dependent definida pel moviment de passatgers respecte de la variable independent PIB-Serveis, etc... fent abstracció dels altres condicionaments.

En aquest període 1964-1977 el sector construcció s'inclourà en el sector indústria, mentre que en el sector serveis s'inclouran els subsectors següents: crèdit i assegurances, lloguer d'immobles, transports i comunicacions, els serveis públics, el comerç i l'hostaleria i restaurants.

Per la variable independent o PIB anual dels Sectors Indústria, Serveis i Agregat, s'obtenen els valors que són especificats en el quadre 2.

I per la variable dependent (taxa

d'increment anual dels Serveis aeris regulars) al quadre 3.

Recollint les dades dels quadres 2 i 3, podem calcular l'elasticitat del PIB-Serveis i Indústria i Agregat del moviment de passatgers interiors que fan ús d'un servei aeri regular.

S'observa que l'elasticitat presenta una interpretació diferent en ambdós sectors.

En aquest període, el sector d'indústria contribueix majoritàriament al PIB, però els resultats en el moviment de passatgers són dispersos, així quan l'elasticitat és menor que la unitat (\*) podem interpretar que l'increment del producte interior brut no ha fet augmentar d'igual manera el moviment de passatgers, i el resultat no és gaire significatiu, mentre que els anys en què l'elasticitat és més gran que la unitat, la resposta és més dispersa que la que s'obté en el cas del sector de Serveis. Aquest sector presenta en tots els casos una elasticitat més gran que la unitat. Les oscil·lacions que s'observen poden interpretar-se de la manera següent:

Es comprova que entre els anys 1964 a 1969 les oscil·lacions del PIB són més elevades i l'elasticitat canvia en el mateix sentit, mentre que en la 2a. part del període en què les oscil·lacions no ho són tant, l'elasticitat es torna més rígida i tendeix a augmentar per estabilitzar-se en valors superiors a dos.

Així doncs, la resposta del sector serveis és més rígida, raó per la qual aquest sector nodreix constantment el moviment de passatgers.

En el cas del moviment de passatgers internacional obtenim les elasticitats del quadre 5.

Els resultats més significatius els trobem també en el sector Serveis, el fet més important és l'aparició d'una elasticitat negativa motivada per la disminució de passatgers, conceptualment representa l'absència de

relació entre les dues variables, a causa de la pèrdua de protagonisme del sector Indústria a Europa com a conseqüència de la crisi energètica, la qual va arrossegar també el sector Serveis i en definitiva, va fer baixar la taxa de passatgers internacionals.

Però la relació més directa s'obté quan es considera el PIB-agregat en cadascun dels anys d'aquest període. En calcular l'elasticitat, es pot veure que el PIB suma dels sectors esmentats i el moviment interior evoluciona en el mateix sentit en tot el període, fet que es pot generalitzar si bé en menor mesura, en el moviment internacional, excepte com s'ha assenyalat abans al final d'aquest període a causa de la crisi energètica.

#### Anys de crisi i auge (1978-1989)

De les sèries històriques de moviments de passatgers pel que fa al període 1978-1989, es desprenen les conclusions següents:

I. Barcelona es consolida com a aeroport regional en detriment de no ésser considerat com a internacional segons la regulació de l'Aviació Civil Internacional. En efecte, el pes específic del total de passatgers interiors amb destinació a un altre aeroport de l'Estat és sensiblement superior al del moviment de passatgers internacional. Per cada tres passatgers que van fer servir el transport aeri, només un va utilitzar un vol internacional.

Aquest fet no afavorí gaire el desenvolupament econòmic de l'àrea d'influència de Barcelona: Catalunya-Barcelona continua trobant-se poc oberta a l'exterior des del punt de vista aeri i això comporta alhora no gaudir dels avantatges que des del punt de vista de la comunicació aèria tenen els aeroports de 1a. categoria (segons la classificació de la Conferència Europea d'Aviació Civil i ratificada pel Consell i Parlament d'Europa)

II. És fonamentalment un aeroport el trànsit del qual es basa en els serveis

Quadre 2

#### Taxa d'increment anual del PIB (en logaritmes)

	INDÚSTRIA	SERVEIS	AGREGAT
1964	0.83	0.52	0.62
1967	1.13	0.67	0.58
1969	0.73	0.49	0.64
1971	0.32	0.43	0.37
1973	1.12	0.47	0.70
1975	0.22	0.41	0.25

Elaboració pròpia

Quadre 3

#### Taxa d'increment anual dels serveis aeris regulars (en logaritmes)

ANY	INTERIOR	INTERNACIONAL	TOTAL
1964	1.37	0.83*	1.12
1967	0.87	0.08*	0.57
1969	1.48	1.03*	1.28
1971	0.79	1.05*	0.83
1973	0.97	0.77	0.87
1975	0.89	-0.16*	0.04
1977	0.77	0.83*	0.75

Elaboració pròpia

Quadre 4

#### Elasticitat PIB-sector del moviment de passatgers-interiors

ANY	SERVEIS	INDÚSTRIA	AGREGAT
1964	2.63	1.65	2.21
1967	1.30	0.77*	1.50
1969	3.02	2.03	2.31
1971	1.84	2.47	2.13
1973	2.06	0.87*	1.38
1975	2.17	4.04	3.56

Elaboració pròpia

aeris regulars; és a dir, una sèrie de vols cadascun dels quals reuneix les característiques següents:

- Que efectuï a canvi d'una remuneració amb aeronaus destinades al transport de passatgers o de passatgers i càrrega i correu, de manera que a cada vol hi hagi seients disponibles perquè siguin adquirits individualment pel públic, sigui directament a la companyia aèria o bé per mitjà dels seus agents autoritzats.

- Que estigui organitzat de manera que garanteixi el trànsit entre els mateixos

dos punts o més, d'acord amb un horari publicat o amb una tal regularitat o freqüència que constitueixin una sèrie sistemàtica evident.

Per tant, els serveis aeris no regulars constituïran la immensa majoria de la resta dels moviments de passatgers, llevat d'uns altres serveis compostos per vols efectuats per empreses de transport, tals com d'emplaçament, de prova, d'instrucció, sense càrrega, etc., i per una altra banda per als vols privats,

Quadre 5

**Elasticitat PIB-sector del moviment de passatgers i internacionals**

ANY	SERVEIS	INDÚSTRIA	AGREGAT
1964	1.60	1.00	1.34
1967	0.12	0.07	0.14
1969	2.10	1.41	1.61
1971	2.23	3.28	2.84
1973	1.64	0.69	1.10
1975	negativa	negativa	negativa

Elaboració pròpia

militars, d'Estat i treballs aeris.

L'impacte de la crisi econòmica, es féu notar en tots els aeroports de l'Estat, però al de Barcelona, el moviment de passatgers del qual tenia un índex regular molt elevat, es mostrà més evident, atès que els serveis aeris regulars són utilitzats pels homes de negocis per sobre dels corrents turístics que dins del conjunt de l'Estat (Palma de Mallorca, Màlaga, Illes Canàries, etc.) són més representatius.

Les raons de la crisi van ser específiques en el si del transport aeri a partir del conflicte provocat pels països integrants de l'OPEP en el període anterior (1964-1977), que incidí directament en l'augment de les tarifes aèries com a conseqüència de l'augment dels preus de combustible i també de la crisi econòmica a escala mundial que a la vegada ocasionà que el món empresarial, eliminés una bona part de les despeses dels viatges.

Les raons de l'auge cal situar-les, des del punt de vista econòmic, sobretot en el relançament dels països més rics, com també en els efectes previs i posteriors de la integració espanyola a la Unió Europea. Com a efectes més singulars, cal tenir present l'embranchida que representà l'elecció de Barcelona com a seu dels Jocs Olímpics de 1992, i també el fet que, cada vegada més, Barcelona aconsegueixi prendre protagonisme com a capital de regió europea amb perspectives de desenvolupament

potencials i reals.

El rànquing definit pel número d'ordre és constant a tot el període 1978-1987 pel que fa a la procedència dels corrents d'entrada, i és en el trànsit referit a l'any 1987 (quadre 6).

Els estats de la Unió Europea absorbeixen gairebé el 70 % del trànsit i només quatre d'aquests (Regne Unit, França, Alemanya i Itàlia) més Suïssa representen el 85 % del corrent d'entrada internacional regular.

Des del punt de vista dels estats de la Unió, l'aeroport es consolida com a capital de regió mediterrània, amb importants fluxos de passatgers amb les capitals regionals del centre d'Europa, amb un PIB i renda per càpita superior a Catalunya, per tant, tant des del costat català com de l'estranger és atractiu l'intercanvi

d'inputs/outputs. L'augment en el període (1978-1989) amb Frankfurt, Milà i Amsterdam és de prop del 60% i això és significatiu si ho comparem amb el moviment que van experimentar les altres quatre capitals d'estat que segueixen a les esmentades abans, amb uns interessos des del punt de vista català més diversificats. És el cas de Brussel·les, Londres, París, Roma, on els increments foren sensiblement inferiors (al voltant del 30%). Això era motivat, perquè no hi havia, en general, un volum d'inversió important vers o des de Catalunya.

Va ésser justament en els darrers anys del període quan el corrent amb Brussel·les augmentà en un 38% com a conseqüència de la integració a la UE. De la mateixa manera París va pujar un 38%, Roma el 28% i Londres el 26%. Els augments d'aquests últims s'expliquen pel fet que Espanya tot just havia sortit de la crisi, i el corrent turístic tradicional amb aquestes va augmentar significativament.

Pel que fa a la resta de les ciutats i capitals de la UE cal destacar el pes específic que han tingut les ciutats capitals dels *länder* alemanys. Sense tenir en compte l'enllaç amb Frankfurt, el corrent de trànsit vers o des d'Alemanya era del 38% sobre el total de les ciutats europees no incloses en el grup principal l'any 1978, mentre que el 1987 fou del 29% pel motiu de l'augment del trànsit amb algunes altres capitals de la Comunitat, com

Quadre 6

Núm. d'ordre	Procedència	Trànsit
1	Altres ciutats UE	347.000
2	París	255.000
3	Londres	243.000
4	Milà	207.000
5	Frankfurt	169.000
6	Roma	146.000
7	Ciutats Magreb	134.000
8	Amsterdam	126.000
9	Ginebra	118.000
10	Zuric	112.000
11	Bruxel·les	105.000
12	Nova York	72.000

Font: D.G. Aviación Civil, 1987



El complex de terminals actuals, en l'àmbit territorial que ocupa el delta del Llobregat

és el cas de Copenhagen, Atenes i Lisboa.

Pel que fa a la resta d'Europa: Suïssa -Ginebra i Zuric- ocupen de bon tros el protagonisme del moviment amb Barcelona, pel motiu que ambdues són seus d'innombrables organitzacions internacionals alhora que ocupen un lloc capdavanter en el sector de serveis. És significatiu l'augment de Zuric respecte a Ginebra en aquest interval (gairebé el doble) tot i que Ginebra va ésser de les primeres ciutats comunicades amb l'aeroport.

Fora d'Europa, l'augment més significatiu es va produir amb les ciutats del Magreb que ha estat del 1.200%, el qual no va ésser degut a cap corrent migratori, sinó al derivat d'interessos sectorials sobretot a la branca química i de la construcció.

L'increment del corrent de trànsit amb Nova York augmentà significativament en aquests deu anys i va ésser de prop del 200% i una bona part d'aquest percentatge fou degut al moviment turístic.

En els gràfics 1 i 2 es representa el percentatge d'increment dels corrents de trànsit regular en l'àmbit de la UE i la distribució dels corrents de trànsit regular en el període 1978/1987

respectivament.

La situació de l'aeroport al final d'aquest període i en definitiva dels anys 80, presenta unes característiques pel que fa al moviment dels passatgers que han fet arribar al punt de saturació, l'edifici terminal, com també la capacitat de la plataforma d'estacionament dels avions, pel motiu de l'augment del trànsit d'avions i passatgers. En efecte, l'aeroport de Barcelona presenta sovint al final dels vuitanta molts dies en què, sense arribar a la qualificació de dia punta, es presenten amb una freqüència cada vegada més gran les situacions de saturació, amb els consegüents retards d'arribada i de sortida, en què l'aeroport no pot absorbir amb agilitat el trànsit acumulat. És per aquesta raó que s'inicia la construcció d'un nou edifici terminal destinat als vols de les companyies estrangeres; tanmateix, es procedeix a la remodelació de l'actual edifici terminal destinat a les companyies interiors que basteixen vols interiors o internacionals i es crea una zona d'àmbit comercial i de lleure per tal de fer més atractiva l'estada aeroportuària; en síntesi, l'aeroport esdevé un conjunt intel·ligent dirigit des d'un Centre de Coordinació i Operacions ubicat en un dels vèrtexs dels mòduls triangulars, concretament el corresponent al del pont aeri.

## Anàlisi econòmica del període

De la mateixa manera que hem fet una anàlisi de la possible influència dels grans sectors econòmics en el moviment de passatgers en el període anterior, podem emprar el mateix raonament en aquest, i calcular l'elasticitat del PIB-Sector (indústria, serveis i agregat del moviment de passatgers interior i internacional que fan servir un vol regular.

En el quadre 7 hi ha expressades les respectives elasticitats dels sectors econòmics més representatius.

En primer lloc s'observa que en els anys centrals d'aquest període l'elasticitat és negativa, a causa de la disminució de la taxa de passatgers i l'augment petit però continu en els grans sectors; per tant, es conclou que la variable PIB-sector no va influir en el moviment de passatgers i aquest va ésser influït per uns altres tipus de factors no necessàriament relacionats amb els sectors econòmics, sinó amb una adequada política comercial de la companyia de bandera que bandejà l'aeroport de Barcelona com a centre de connexions, a més d'una manca ordenada de freqüències de línies factors infraestructurals relacionats amb la capacitat dels edificis terminals, plataforma etc. que van comportar, entre tot plegat, un producte de poca qualitat de cara al públic.

No obstant això, en els vols internacionals, aquest comportament de les variables presenta una elasticitat similar en els sectors Indústria i Serveis durant el període 1980-1986, però el seu comportament és rígid, és a dir, l'increment del PIB ha tingut una resposta quantitativa menor en l'augment de la taxa de passatgers que fan ús d'un servei aeri regular internacional. El comportament dels primers anys -1977-1980- és semblant.

Hem d'esperar els darrers anys del període per a trobar uns resultats de l'elasticitat flexibles, tant en el



moviment interior com en l'internacional, puix que una variació diferencial PIB-Sector Indústria va provocar increments superiors a la unitat en l'elasticitat d'aquest sector, fet que no es dona en el sector Serveis tot i que va ésser rígid i puntualment flexible.

En resum en aquest període, no va haver-hi una relació directa de les dues variables de forma tendencial, sinó que aquesta va tenir un comportament quelcom irregular en el moviment interior i va ser elàstica en el moviment internacional en tot el període.

Aquest fet es comprova veient els resultats obtinguts en les elasticitats PIB-agregat del moviment de passatgers internacional.

Les elasticitats menors que la unitat indiquen que les dues variables considerades no han crescut proporcionalment. La taxa d'increment interanual dels serveis aeris internacionals -tot i que es manté positiva- és en general menor que la taxa d'increment del PIB-agregat i no és fins els darrers anys del període que la proporcionalitat del creixement de les dues variables s'apropa a la unitat (quadre 7).

### L'últim quadrienni (1990-1993)

Aquests darrers tres anys no han fet sinó confirmar el que Barcelona ha estat durant els anys vuitanta pel que fa al moviment de passatgers: és a dir,

a) L'aeroport té caràcter regional amb un apreciat percentatge en el corrent interior amb una lleugera tendència a la baixa i, per tant, amb un augment del flux internacional.

b) El fet més característic, és que la immensa majoria dels corrents de trànsit tenen el caràcter de regular. Per cada 100 passatgers que fan servir l'aeroport, 92 agafen un transport regular -l'any 1990- i segons els resultats de 1992, ja és de 93%. A més, és un denominador comú tant

Quadre 7

### Elasticitats PIB-sector i PIB-agregat del moviment de passatgers (interanual)

ANY	INDÚSTRIA		SERVEIS		AGREGAT
	Interior	Internacional	Interior	Internacional	Internacional
1977	0.91	0.80	0.80	0.70	-
1979	14.22	7.67	0.72	0.39	0.49
1981	*	0.65	*	0.55	0.69
1983	*	0.24	*	0.26	0.26
1985	*	0.77	*	0.48	0.61
1987	1.32	2.20	1.17	1.95	2.13
1989	1.43	2.35	0.38	0.63	0.90

\*Negativa. Elaboració pròpia

en el corrent interior com en l'internacional.

c) Tot i que l'any 1991 va produir-se una disminució absoluta del trànsit en un 1% i més acusada en els vols internacionals, això va ésser així pel motiu de la crisi del golf Pèrsic en el primer terç de l'any, la qual cosa va impedir arribar a les xifres que haurien estat adients a la nova infraestructura que estava fent-se, amb la inauguració de nous estands per als avions i de nous mòduls de preembarcament per als passatgers que permetien absorbir o despatxar més operacions diàries. En el gràfic 3 es representa la distribució del trànsit de passatgers l'any 1991.

L'any dels Jocs Olímpics, l'aeroport va ultrapassar els deu milions de passatgers, fet al qual van contribuir aquells, amb un espectacular augment dels moviments internacionals d'un 21% (17% internacional no regular).

### El pont aeri BCN/MAD

\*El pont aeri Barcelona-Madrid representa aproximadament la tercera part del moviment interior regular global, és a dir, la suma dels serveis regulars interiors globals inclòs el servei aeri regular amb Madrid més el pont aeri, i aquesta proporció tendeix a guanyar protagonisme a favor del pont aeri; això és degut a la millora del servei ofert del pont aeri,

que es reflecteix amb la millora de l'índex de regularitat i de l'índex de puntualitat.

\*El pont aeri ha tingut unes pautes de comportament similars en el decurs d'aquests anys, amb els màxims d'ocupació durant la primavera o la tardor i els mínims el mes d'agost, la qual cosa representa que és el tipus de transport que fa servir el món empresarial i del treball en general, havent-hi una variació estacional del 66.70% l'any 1991.

\*A l'inrevés succeeix en la resta del serveis aeris regulars, els màxims de trànsit dels quals gairebé són indetectables ja que s'observen de manera erràtica en el decurs dels mesos (segons dades estadístiques facilitades per l'aeroport de Barcelona), i augmenten, fins i tot, durant els mesos d'estiu, la qual cosa demostra que el públic prefereix els serveis aeris regulars que no pas els no regulars en el període de vacances i, per una altra banda, que l'oferta dels primers és millor (freqüències, puntualitat, qualitat del servei, etc.).

### Aspectes econòmics d'aquests darrers anys

De la mateixa manera com s'ha fet en els períodes anteriors, podem esbrinar si ha estat significativa la

relació entre el moviment de passatgers i determinats subsectors econòmics. En aquest cas però, els resultats obtinguts poden ésser poc representatius atesa la petitesa de la mostra.

Per tal de minorar aquest efecte i pel que fa al moviment interior centrarem la sèrie de passatgers en l'evolució del pont aeri i, pel que fa a la variable independent, hem triat els crèdits del sistema bancari al sector privat.

L'elasticitat té un comportament flexible de manera que la variació relativa de les dues sèries té com a resultat un augment més gran en el moviment de passatgers; no obstant això, quan qualsevol altre factor aliè a la influència de la branca d'activitat econòmica que hem introduït com a variable, condiciona el moviment de passatgers fent baixar la taxa d'increment, dóna com a resultat l'absència de relació entre les dues sèries.

Igual que hem fet amb el moviment interior analitzant el moviment del pont aeri, podem assimilar el moviment internacional al flux de serveis aeris regulars europeus, tenint en compte ara el subsector comerç exterior considerant el trànsit exportacions i importacions per tots els punts duaners, essent elasticitats obtingudes del mateix ordre.

### Comentari final

L'aeroport de Barcelona durant els darrers tres anys ha sofert una transformació infraestructural que li permetrà assolir cotes elevades en el moviment de passatgers, com també el nombre de connexions de caràcter regional que es beneficiaran del fet que l'aeroport sigui catalogat per la CEAC amb categoria II. De fet, han estat un nombre important de companyies que han establert nous enllaços i també s'ha reflectit en l'augment del nombre de freqüències de les companyies que ja operaven.

Només cal comparar les xifres de la superfície útil dels edificis terminals i

el nombre de places d'estacionament a l'inici de 1990 i les existents l'any 1992.

<b>1990</b>	
m <sup>2</sup> edificis terminals	37.000
Estands avions	31
<b>1992</b>	
m <sup>2</sup> edificis terminals	109.000
Estands avions	53*

\* 24 dels quals tenen passarel·la

Estudis empírics, no econòmics, tenint en compte la infraestructura existent, han fet una previsió en temps i nombre de passatgers anuals de la saturació de la nova terminal (no s'ha considerat la saturació de la pista que depèn del sistema de control de l'espai aeri i de capacitat de la plataforma) a partir de la fixació de determinats paràmetres.

Així, per exemple, els estàndards de facturació, pel que fa al nombre de taulells, i el temps pel que fa als moviments internacionals regulars si el nombre de taulells destinats a aquest és de 30, és de 1.200 pax/hora ( $30 \times 3.600 \text{ s/h} / 90 \text{ s/pax} = 1.200 \text{ pax/h}$ ) i arriba pel total de la facturació, a 3.630 pax/h i s'estableix el mateix raonament pel que fa als controls de seguretat, mòduls d'embarcament i lliurament d'equipatges.

Relacionant aquestes dades amb la distribució de vols, moment del dia, etc. en el moviment regular, d'acord amb el moment setmanal tant per les arribades com per les sortides, ens situen al voltant de 400.000 pax/setmanals.

Tenint en compte, la distribució irregular del trànsit regular degut a l'estacionalitat, s'arriba a la xifra de 16.500.000 pax/any.

No obstant això, cal tenir present que l'augment de l'11% anual del 90 i 92 no es mantindrà i que tendirà a davallar; La qual cosa vol dir que no s'arribarà a la saturació l'any 1999, sinó dos o tres anys després sobretot a les àrees de recollida d'equipatge i facturació.

Aquesta conclusió és un pèl agosarada, ja que pel que fa al trànsit podria créixer fins i tot més sense que s'arribés a la saturació; en efecte, en hores que actualment no són considerades punta, podria ampliar-se la programació de vols en detriment dels actuals horaris, distribuint aquells al llarg del dia.

Per una altra banda, tampoc no s'ha tingut en compte l'espectacular millora que obtindran els altres mitjans de transport, sobretot els ferroviaris, que condicionaran l'ús del transport aeri peninsular, sobretot pel que fa al pont aeri. La qual cosa comportarà immediatament una millora dels serveis oferts per l'aeroport i per les companyies aèries. Com a conseqüència, és de preveure l'augment sostingut del moviment de passatgers que sens dubte assolirà l'aeroport de Barcelona any rere any.

### Aeroport de Girona-Costa Brava

Les dades de l'aeroport de Girona en el període que es presenta mostren ben a la clara el fet d'ésser un aeroport caracteritzat per un moviment de passatgers internacional en la seva major part, el qual s'ha anat accentuant els darrers vuit anys, atès que des del punt de vista interior es van suprimir l'any 1984 les connexions que l'aeroport tenia amb la Seu d'Urgell, Palma de Mallorca i Madrid mitjançant vols regulars. A partir de mitjan anys vuitanta els passatgers que des de la característica de servei regular han fet ús d'aquests no han estat sinó els de les arribades a l'aeroport perquè és l'alternatiu del de Barcelona quan aquest és tancat per fenòmens meteorològics o té problemes operatius, de capacitat o tècnics relatius al control de l'espai aeri.

Pel que fa al transport aeri no regular i moviment interior, el fet més remarcable els darrers dos anys fou que el nombre de passatgers va ésser significativament superior al de la resta del període, la qual cosa fou deguda a l'interès dels responsables de

l'aeroport de Barcelona de derivar el flux dels vols no regulars al de Girona, a causa de la limitada capacitat de la plataforma d'estacionament quan, per motiu d'un esdeveniment puntual i multitudinari, el major nombre d'operacions el pugui col.lapsar; aquest és el resultat obtingut, per exemple, arran dels Jocs Olímpics.

Però sens dubte, el que ha caracteritzat aquest aeroport és el corrent turístic, el qual s'ha traduït en un moviment de passatgers no regular internacional. La raó de la ubicació de l'aeroport no fou sinó atendre la demanda turística estrangera. Des de l'any 1968, en què fou inaugurat l'aeroport es va incrementar notablement el grup de turistes atrets per les ofertes que els touoperadors oferien.

Malgrat això, uns quants anys més tard la infraestructura creada en aquest aeroport fou qüestionada ja que, tal com veurem, les expectatives creades considerant-les com a aeroport turístic, no van ésser les que en un principi haurien d'haver resultat segons els paràmetres inicials de disseny de l'aeroport, que van fonamentar-se en la demanda potencial turística.

L'anàlisi econòmica en el context del binomi flux turístic-moviment de passatgers internacional i des de la característica dels serveis aeris no regulars, cal fer-la conceptualment amb les mateixes pautes de raonament fetes per a l'aeroport de Barcelona.

Com a variable independent s'agafa el nombre d'estades nocturnes als establiments de totes les comarques gironines, essent el Regne Unit el país de procedència.

El nombre d'estades nocturnes en el període 1984-1990 i les variacions anuals després de diferenciar la sèrie de logaritmes queden reflectits en el quadre.

Com a variable dependent es considera que en el moviment de

Quadre 8

	Variació anual de les estades nocturnes %	Variació anual del corrent d'entrada %	Elasticitat estades nocturnes del corrent d'entrada
<b>1985</b>	-2.50	-3.70	1.48
<b>1986</b>	0.54	3.23	5.98
<b>1987</b>	-1.64	0.36	*
<b>1988</b>	-0.59	-0.52	0.88
<b>1989</b>	-2.41	-1.26	0.52
<b>1990</b>	-1.22	-3.56	2.92
<b>1991</b>	-1.83	-2.78	1.52

\*negativa.

Elaboració pròpia.

passatgers no regular internacional el corrent d'entrada de passatgers és igual al corrent de sortida, hipòtesi versemblant atès el tipus d'oferta del paquet turístic «tot inclòs», el corrent d'entrada i la variació anual del període 1984-1990, són també en el quadre. En aquest quadre s'han expressat les elasticitats -corrent d'entrada dels passatgers de les estades nocturnes hoteleres dels turistes britànics.

L'elasticitat negativa de l'any 1987 demostra la presència d'uns altres factors que van fer augmentar el corrent d'entrada, mentre el nombre d'estades nocturnes baixava.

Quan les variacions en el corrent de passatgers és superior a la variació en el nombre d'estades nocturnes, l'elasticitat és flexible, i rígida quan la variació del corrent de passatgers és inferior a la variació de les estades nocturnes.

Tanmateix les petites variacions en el nombre d'estades nocturnes anual (inferiors a la unitat) comporten una resposta flexible de l'elasticitat si van acompanyades de variacions superiors a la unitat en el nombre de passatgers. Mentre que la resposta és rígida si les variacions del corrent de passatgers són també petites.

En la columna de les elasticitats, la tendència que s'observa se situa en

el camp flexible pel motiu que en les variacions del corrent s'han considerat tots els turistes sense distinció de la seva procedència mentre que en les estades nocturnes s'han considerat solament turistes britànics. L'elasticitat s'aproximaria al valor unitari si es consideressin els passatgers procedents del Regne Unit; raó per la qual les petites variacions anuals de les estades nocturnes, quan varia la demanda turística, afecta el corrent de passatgers.

### Aeroport de Reus

Els moviments de passatgers dels últims 14 anys s'han reflectit en el quadre. Tal com es pot comprovar, anàlogament al que va succeir a l'aeroport Girona-Costa Brava, va establir-se a començament dels anys vuitanta una línia regular interior Reus-Madrid que no va reeixir, tot i ésser una línia subvencionada.

El motiu del fracàs va ésser la poca adaptació de la freqüència-horari amb la demanda que realment va fer servir. Per una altra banda, es destaca l'absència d'una línia regular internacional a diferència de la que va tenir, en un moment determinat, l'aeroport de Girona. Per contra, guarda amb aquest una similitud prou important pel que fa al moviment de passatgers internacional que fan servir un vol no regular, tot i que el nombre total de passatgers ha estat sempre inferior.

Sí que ha estat a grans trets coincident la seqüència de la tendència de les dues sèries, però, tal com tot seguit comprovarem, això fou degut també a les variacions de la demanda turística provinent de les illes Britàniques.

L'anàlisi de les variables flux turístic-moviment de passatgers internacional en vol no regular s'ha fet seguint les mateixes pautes que les de l'aeroport gironí. En el quadre s'expressen el nombre d'estades nocturnes en el període 1984-1990 i les variacions anuals després de diferenciar la sèrie en logaritmes i el corrent d'entrada i la seva variació anual en el mateix període, i a partir d'aquestes dues variables s'obtenen les elasticitats.

En general, la resposta és significativament positiva i flexible, la qual cosa implica que les dues variables són causa-efecte quan es comparen mútuament, i aquesta relació tendeix a la unitat quan es fa abstracció dels passatgers no procedents del Regne Unit, no obstant això els resultats que ens dona l'elasticitat mostren una tendència més flexible que no pas els de l'aeroport de Girona, a causa del fet que la demanda turística ha afectat més el nombre d'estades nocturnes i, per tant, en el corrent d'entrada de passatgers per l'aeroport de Reus.

En resum, aquests dos aeroports que en aquests darrers anys han esdevingut turístics, han tingut un comportament similar pel que fa als resultats decadents, els quals han estat motivats per la disminució, any rere any, de la demanda turística britànica.

Què caldrà fer per tal de frenar aquesta tendència estacional decreixent? El plantejament d'aquests aeroports hauria d'anar dirigit, per una banda, a la programació de serveis aeris no regulars adreçada a aquests dos aeroports en detriment del de Barcelona en qualsevol època de l'any. Per una altra banda, el replantejament d'uns serveis aeris regulars, hauria d'ésser objecte d'un estudi previ pel que fa a la seva rendibilitat.

L'estudi hauria d'aclarir si existeix una demanda real al marge de la millora objectiva i si, com a conseqüència del resultat de l'anàlisi i dels costos operatius, es demostra que s'aconsegueix -com a resultat de l'existència d'aquella- una rendibilitat per sobre del punt d'equilibri freqüència operativa-cost.

Per tant, la comercialització d'espais dins del recinte aeroportuari ha d'adreçar-se cap a les companyies aèries a fi i efecte de captar enllaços i freqüències.

Ha arribat l'hora d'aprofitar realment aquestes dues infraestructures mitjançant l'impuls que institucions públiques i privades han de dur a terme. Ben segur que, en el supòsit que aquestes infraestructures no existissin, estarien en el capítol d'inversió pública pressupostària.

