

Septiembre 2010 | Diario de Mallorca

José Jaume

Una posible solución para el transporte aéreo en Baleares

Una solución para el transporte aéreo interbaleare y para el Baleares-Península será buena y efectiva sólo si es buena para los ciudadanos y las compañías aéreas y es razonable para la Administración. La película de los hechos indica que la situación actual no parece buena para los ciudadanos ni para las compañías aéreas. Después de tantos años de debate, quizá se haya generado cierta confusión. Para mayor claridad de análisis, no se debería mezclar el caso interbaleare con el Baleares – Península: son dos casos análogos pero no iguales y deben considerarse como dos discusiones diferentes de un tema similar.

El caso interbaleare

Para distancias tan cortas como las rutas interbaleares, el transporte aéreo tiene un coste muy elevado, especialmente si se debe combinar de forma óptima horarios, frecuencias y capacidad. Pero una cosa es el coste del transporte aéreo y otra, muy distinta, es el precio que deba pagar el pasajero residente debido al factor insular, a veces tan poco conocido tierra adentro.

El sistema actual de Obligaciones de Servicio Público no ha dado los resultados esperados (como reconoce la Orden FOM 1085/2008 que lo regula), entre otras cosas porque no ha estimulado la competencia. Aquí es necesario corregir con sensatez las imperfecciones del mercado para lograr el equilibrio, pero también hay que darle un cierto grado de libertad para que respire. El hecho es que el sistema actual no funciona adecuadamente para ciudadanos ni para compañías aéreas.

El caso Baleares-Península

Básicamente hay dos tipos de demanda: demanda por motivación turística, muy preponderante en temporada alta, y demanda motivada por el efecto de residencia insular, que requiere un transporte aéreo todo el año.

La oferta está muy influida por ambos tipos de demanda, produciéndose una estacionalidad de vuelos muy acusada. En el caso de Mallorca, la diferencia de vuelos entre verano e invierno es asumible y, en general, no hay demanda desatendida en invierno. En el caso de Menorca e Ibiza la diferencia de oferta entre verano e invierno es muy notable, y en invierno existe demanda no adecuadamente atendida por falta de mercado con tamaño suficiente para que los vuelos puedan ser rentables. Aquí es donde el efecto del mercado también debe ser corregido para atender el factor insular.

En ambos casos, el precio a pagar por el pasajero residente debería ser parecido al de un trayecto similar de ferrocarril (AVE) en la Península, sin agravios.

Descuento porcentual vs. descuento fijo

El actual descuento porcentual en el interbaleare no estimula tarifas reducidas, produce agravio comparativo a la compañía que reduce tarifas porque disminuye la reducción en el mismo porcentaje del descuento y no estimula la competencia.

Ejemplo: una tarifa de 84 €, para el residente resulta en 42 €. Si otra compañía ofrece una tarifa de 50 €, al aplicar el descuento resulta en 25 €, con lo cual la diferencia inicial de 34 €, al aplicar el descuento, se queda 17 €. Es decir, el residente se beneficia sólo del 50% de la reducción de tarifa.

Por el contrario, el descuento fijo representa una mayor ventaja y beneficio para el residente, estimula la competencia y las ofertas especiales y permite un mayor margen para ofrecer una determinada cantidad de asientos a precios muy reducidos. Y además, simplificaría de forma muy notable el proceso comercial y administrativo de los billetes.

Ejemplo: tomando el mismo caso anterior, con un descuento fijo de 42 €, para la tarifa de 84 € el residente pagaría 42 €. Sin embargo, para la compañía que ofrece una tarifa de 50 € (diferencia de 34 €), el residente obtiene un descuento fijo de 42 € y sólo pagaría 8 €, ya que el descuento fijo de 42 € va íntegro, sin reducción, al pasajero residente. Es decir: la diferencia de 34 € en la tarifa inicial se sigue manteniendo al aplicar el descuento, con lo cual la compañía aérea que ofrece la tarifa reducida mantiene su ventaja competitiva y esto sí estimula la competencia.

Este ejemplo es directamente válido y aplicable al caso interbaleár. De hecho, la cifra de 42 € como descuento fijo es coherente con la subvención actual de la Administración al pasajero residente.

El caso Baleares-Península requiere un estudio más amplio debido a sus diferencias específicas: existen condiciones de mercado sin limitaciones, hay competencia entre muchas compañías aéreas, existe un amplio abanico de tarifas, las rutas tienen longitudes distintas, etc.

Soluciones

Si esta propuesta parece razonable, quizá sería conveniente aplicarla ya al caso interbaleár, cuya experiencia podría ilustrar el caso posterior del Baleares-Península.

Si se pretenden soluciones diferentes y mejores a la actual, habrá que hacer cosas diferentes. De lo contrario el problema quedaría sin resolver y sus responsables, previstos para formar parte de la solución, pasarían a ser parte del problema.

El transporte aéreo en Baleares debe entenderse como una cuestión de Estado: es necesario para la cohesión social y la vertebración territorial de Baleares y debe tener una solución adecuada a las necesidades de movilidad del ciudadano, con un servicio público de calidad y precio equivalentes al ferrocarril en la Península.

Y sin duda, su garantía de continuidad, tan vital para las Islas, el estímulo para la competencia y una buena oferta de vuelos, vienen dados por la expectativa razonable de rentabilidad de las compañías aéreas operadoras. Ellas concurren en un entorno muy competitivo y están orientadas a resultados. En ningún caso deben ni pueden soportar los costes de insularidad. Porque de lo contrario dejarían de operar, lo cual es la no-solución.

Creo que convendría reorientarse inmediatamente hacia las soluciones, ser más prácticos y dar menos vueltas a las cosas: simplificar. Con este noble propósito, quizá los dioses (y las diosas) fueran propicios y benevolentes e iluminaran el proceso de mejorar lo existente. La perspectiva de claridad y solución se alegraría con esta elegante esperanza.