

Ramon Tremosa, profesor de Economía de la UB, señala que si El Prat se convierte en un Aeropuerto de 'low cost', el negocio de ferias y las escuelas de negocios se resentirán.

Fira de Barcelona o el IESE, ¿en peligro por el bajo coste?

Escribe Ignasi Pujol

La falta de conexiones intercontinentales del Aeropuerto del Prat ha sido un tema recurrente durante el último año. Sin embargo, las advertencias sobre este aislamiento transoceánico se recrudecieron ayer en la sede de la Unión Catalana de Agencias de Viajes Emisoras (Ucave), en Barcelona.

Ramon Tremosa, profesor de Teoría Económica de la Universitat de Barcelona (UB), señaló en un informe que si El Prat sigue decantándose por convertirse en una infraestructura de vuelos de bajo coste, no sólo está en peligro la competitividad de la economía catalana y la instalación de grandes multinacionales en la capital catalana, sino que también corre peligro el turismo de convenciones y las escuelas de negocios.

Según Tremosa, el bajo coste movió el año pasado el 40% del tráfico de El Prat, que cerró el ejercicio con 32,8 millones de viajeros. El experto comentó que la presencia cada vez mayor de aerolíneas *low cost*, como Vueling, Clickair, easyJet o Transavia, complica la posibilidad de suplir la falta de vuelos de largo radio con conexiones vía escala.

Es decir, si Iberia ofrecía la posibilidad de conectar sus vuelos con origen o destino en Barcelona con rutas de largo alcance, Clickair, que ha heredado la mayoría de sus enlaces desde Barcelona, ya no ofrece esta opción, aunque está buscando fórmulas para hacerlo.

El presidente de Ucave, Rafael Serra, afirmó que El Prat ha tenido en los últimos años "un crecimiento falso" debido al aumento de las líneas de bajo coste, que hacen crecer el Aeropuerto "cuantitativamente pero no cualitativamente". Tremosa fue más allá: "Si El Prat se convierte en un ae-



El economista Ramon Tremosa (izquierda) junto a los responsables de la Ucave, ayer. /E.R.

ropuerto de bajo coste, adiós Fira de Barcelona", aventuró. El académico extendió el pronóstico a las escuelas de negocio barcelonesas, como IESE, Esade y Eada, que perdería alumnos extranjeros por falta de enlaces.

Durante 2007, el tráfico aéreo internacional en El Prat tuvo como destino principal Europa, con un 97% de

La cuarta pista sobre el mar podría elevar el tráfico potencial de El Prat hasta los cien millones de viajeros

los vuelos, y sólo un 1,35% se dirigieron a América, mientras que el 0,5% restante de pasajeros viajaron a Asia.

El estudio de Ramon Tremosa establece una comparación entre Múnich, Roma y Barcelona, ya que las tres ciudades europeas registraron un número parecido de pasajeros en 2007. A pesar de las similitudes, el porcentaje de vuelos intercontinentales fue del 21% en el caso de Múnich y Roma, y del 9% en el caso de Barcelona.

Tremosa también advirtió de que la especialización de El Prat en el bajo coste frena el crecimiento de los aeropuertos de Girona y Reus (Baix Camp). Si Barcelona ha duplicado su tráfico en la última década, Girona (4,8 millones de viajeros en 2007) lo ha multiplicado por ocho, y Reus (1,3 millones de pasajeros), por 2,8.

El académico se mostró partidario de una gestión individualizada de El Prat y optó por la construcción de una cuarta pista sobre el mar a través de una concesión, que elevaría el tráfico potencial de la infraestructura de la capital catalana hasta los cien millones de pasajeros.

Tanto Tremosa como el presidente de Ucave se mostraron escépticos sobre la voluntad expresada el pasado miércoles por el presidente de Iberia, Fernando Conte, de convertir El Prat en un *hub* (centro de conexión de vuelos) si compran Spanair.

MERCADOS AGRARIOS

La producción bovina en peligro

La progresiva y continuada disminución de la producción bovina que registran los estados miembros de la Unión Europea genera una grave situación de déficit de carne de vacuno. Las previsiones de un reciente informe del Instituto de la Ganadería francés apuntan que la Unión Europea no alcanzará los ocho millones de toneladas en el 2015, significa una reducción del 3% respecto a 2006. Sin embargo, el sector pronostica que esta disminución será aún mayor a causa del abandono de la actividad o del posible aumento masivo de las importaciones a consecuencia de los futuros

bierno argentino no priorizará su mercado interior, aplicando una tasa del 15% a las exportaciones, teniendo en cuenta que la carne de vacuno es un componente importante tanto en el índice de precios al consumo (IPC) del país como en su dieta.

Ante el fuerte aumento de los costes de producción y en especial de la alimentación animal, los ganaderos, que no pueden repercutir este incremento, prefieren dejar las granjas vacías antes que continuar perdiendo dinero; lo cual, en algunas zonas, se ha reflejado en la reducción a la mitad del número de terne-



Los ganaderos confían en que se recuperen los precios.

acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Son varios los elementos que incidirán en el futuro del sector. Por un lado, la política agraria europea y las medidas que puedan instrumentarse para responder a las necesidades del sector, serán un factor clave. Por el otro, las negociaciones de la OMC, que permitirían importar hasta 800.000 toneladas, que arrastrarían a la baja los precios en el mercado interior y reforzarían el declive de la cabaña de vacas nodrizas. Cabe destacar que el Estado español es deficitario en carne de vacuno, y que por lo tanto efectúa compras importantes en países de la Europa del Este a unos precios de hasta sesenta céntimos más barato el kilogramo que la nacional.

En cuanto a las exportaciones de vacuno, Argentina, país tradicionalmente productor, comercializa alrededor de las 480.000 toneladas, una cantidad que sería muy superior si el Go-

Evolución de la cabaña bovina

Año	Cabezas de bovino en Catalunya
2007	418.000
2006	603.000
2005	633.000
2004	651.000

Fuente: Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural

ras, en tan solo un año.

Los ganaderos confían en que los precios se recuperen cuando el mercado detecte la falta de existencias, lo cual será a costa del abandono de la actividad de muchos de ellos, con las consecuencias que esto implica para la economía local y para numerosas actividades ligadas a la ganadería. El sector productor y las cooperativas ganaderas ven como el duro trabajo desarrollado hasta hoy para conseguir que se valore el diferencial de calidad que ofrecen sus producciones, no obtienen ningún tipo de recompensa cuando el origen de la carne es desconocido por el consumidor.

CGT Y ACTUB SOLICITAN DOS DÍAS FESTIVOS SEMANALES

TMB cifra en 35 millones la reducción de jornada que piden los trabajadores

EXPANSIÓN. Barcelona

Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) estimó ayer en 35 millones de euros el coste salarial que supondría la reducción de jornada de 285 horas por año y conductor de autobús que reclaman los sindicatos CGT y Actub para conseguir dos días festivos a la semana.

Los trabajadores han convocado huelgas de 24 horas para los próximos días 3 al 7 de marzo, con la amenaza de convertir la protesta en indefinida si TMB no se aviene a negociar la implantación de

los dos días festivos sin la reducción de salario, informa Efe.

La presidenta de TMB y concejal del Ayuntamiento de Barcelona, Assumpta Escarp, y el vicepresidente ejecutivo de la empresa, Dídac Pestaña, aseguraron ayer que la compañía también está a favor de los dos días de descanso para los conductores de autobuses. No obstante, Pestaña indicó que la reducción de jornada que propugnan los sindicatos supondría "un importante desequilibrio en las cuentas" de la em-

Pestaña: "o se aumentan las tarifas y se contratan más conductores o se reduce el servicio"

presa y un incremento de la masa salarial del 20%, cifrada en 35 millones.

Según Pestaña, de implantarse las peticiones sindicales, "o bien se aumentan las tarifas, porque se contratan más conductores, o se reduce el servicio".

TMB ha abierto 36 expedientes, en el marco de las anteriores huelgas de diciembre y enero, por faltas graves, de los que 24 han supuesto sanciones a conductores que van de los 16 días a los seis meses de suspensión de trabajo y sueldo.