

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
IVAN GRAU, director financer
ORIOL GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**A LA MILLOR TERMINAL DE
BARCELONA, VOLS DE BAIX COST**

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
www.ramontremosa.cat

EN SÍNTESI
Consol

T-Sud = T-5 de Barajas

1 La nova terminal T-Sud del Prat està molt més ben ubicada que la terminal actual: amb les dues pistes paral·leles a banda i banda, la T-Sud reduirà el temps d'espera a l'avió, ja que ara per accedir a les pistes es triga fins a vint minuts de rodament lent pels vials d'accés. La T-Sud és ideal per als vols de connexió, ja que en estar situada entre les dues pistes pot minimitzar el temps d'enllaç d'un vol a un altre.

2 AENA, PERÒ, HA UBICAT A LA TERMINAL més moderna del Prat els vols de baix cost d'Iberia (Clickair) i el pont aeri a Madrid, vols que són de punt a punt. Ja que a la T-Sud hi arribarà l'AVE, que a tots els aeroports del món alimenta vols intercontinentals, sobta que a la T-Sud es prioritzin tants vols de curt radi. Relegar a la terminal vella l'aliança Skyteam, en canvi, que avui és qui ofereix més vols directes als EUA, revela què vol AENA al Prat: baix cost i alimentació de Barajas. Germà Bel, coautor del llibre *Aeroports i poder*, ho resumeix així: "En un restaurant és normal que qui menja un entrepà vagi a la barra, mentre que qui menja a la carta vagi al reservat; per què al Prat qui menja entrepà (Iberia) va al reservat (T-Sud)? Per què el Prat ha d'apostar per qui no aposta pel Prat?". Vegeu tots els plans de negoci que Iberia ha dipositat a la Comissió Nacional del Mercat de Valors (www.cnmv.es): un únic hub a Madrid.

3 EN UN PAÍS NORMAL SKYTEAM I STAR ALLIANCE haurien anat a la nova T-Sud, perquè alimentessin vols directes a altres continents amb valencians, aragonesos, navarresos i bascos que hi arribarien amb l'AVE. Iberia i la seva aliança romandrien a la terminal vella, ja que són els únics que avui no ofereixen vols intercontinentals des del Prat. A curt termini Oneworld i Star Alliance caben físicament a la T-Sud, però en pocs anys el creixement del trànsit no deixarà espai a noves companyies (per exemple xineses) perquè puguin volar directament des del Prat. I encara gràcies que tota Star Alliance va a la T-Sud, que Iberia s'ha vist forçada (potser fruit de l'acte de l'IESE: no estava previst) a compartir! Aquesta assignació d'AENA serà un cas d'estudi acadèmic internacional: com el gestor d'un aeroport prioritza els interessos d'un altre aeroport, en lloc dels del propi aeroport i del territori que l'acull.

4 PERQUÈ UNA COMPANYIA APOSTI per un aeroport, prèviament un aeroport ha d'apostar per una companyia. Això ho fa la ministra no-nacionalista Álvarez quan diu que si en la venda Iberia "perd l'espanyolitat" AENA la farà fora de la T-4 de Barajas i li prendrà slots per volar a Sud-amèrica. També fa gràcia la bona nova del final del pont aeri, ara que entra en servei l'AVE a Madrid: quan fou mort el combregaren. Això recorda el cas de Correus, una SA que depèn també al 100% del ministeri de Foment: es liberalitza el mercat postal a Espanya i Correus... incrementa encara més el seu monopoli i la seva quota de mercat!

5 AQUESTA ASSIGNACIÓ DE LA T-SUD no anticipa cap canvi de fons de l'actual model centralitzat d'AENA: en els futurs consorcis de gestió amb governs regionals i locals, sector privat i cambres de comerç, AENA hi mantindrà com a mínim una majoria del 51%, tal com ha dit la ministra; per això el PSC mai no hi ha fixat percentatges



"Aquesta assignació d'AENA serà un cas d'estudi acadèmic internacional: com el gestor d'un aeroport prioritza els interessos d'un altre aeroport, en lloc dels del propi aeroport i del territori que l'acull"

de participació. AENA ha mostrat clarament al món que a Espanya hi segueix havent un únic gestor, un únic aeroport i una única companyia. Trenta anys de democràcia, però, haurien hagut de donar molt més joc.

6 PÈSSIMA NOTÍCIA PER A GIRONA I REUS: AENA prioritza a la millor terminal de Barcelona els vols de baix cost, en els quals basen les seves expectatives de creixement els altres dos aeroports catalans, sobretot Reus (Girona ja acull diverses companyies a més de Ryanair). En lloc de fer complementària l'oferta, amb el Prat creixent en vols de llarg abast i Girona i Reus creixent amb vols de curt radi, la T-Sud centrada en el baix cost també serveix per frenar el creixement de Girona i Reus.

7 UNA AMIGA MALLORQUINA HA ANAT A ROMA de vacances però enguany ha desaparegut el vol directe de Palma a Roma i ha hagut de passar... per Madrid! Air Berlín, els slots de la qual depenen d'AENA, està desviant vols per alimentar el trànsit de Barajas, que vol figurar entre els deu primers aeroports del món. De Barcelona no es poden desviar vols directes a moltes ciutats europees, que gràcies al turisme, les fires i les exportacions pot esdevenir el sisè aeroport europeu en trànsit el 2009; sí que es poden desviar a la T-4, en canvi, els seus vols intercontinentals.

8 A L'AEROPORT DEL PRAT LI URGEIX, més que una tercera terminal, una tercera pista. Barajas té quatre terminals i quatre pistes independents. Són les pistes, i no les terminals, les que determinen el nombre d'operacions per hora. Si el Prat creix en els sis propers anys com ho ha fet en els sis darrers, el col·lapse vindrà per la saturació de les dues pistes actuals. Ara s'hauria d'estar construint una tercera pista i AENA ho sap, però no ho fa: llavors estarà justificat enviar el trànsit sobrant a Barajas.

9 LES INFRAESTRUCTURES TENEN UN COMPONENT físic que les fa molt visibles a la gent i que dificulta maquillar el centralisme d'Estat. AENA visualitza clarament les dues preguntes realment importants: Qui mana als aeroports catalans? Fins quan dura la butlla del PSC?

Marçal
Sintes



Després de totes les polèmiques, després de la massiva reclamació de la societat civil (recordin sobretot la trobada a l'IESE del mes de març, que tant va incomodar l'executiu Montilla), doncs el govern Zapatero i AENA han acabat fent el que des de Catalunya s'aspirava a impedir, això és, que la nova terminal de l'aeroport del Prat anés a parar a mans d'Iberia. Ara, això sí, no li han entregat en exclusiva, només en bona part i, a més, la companyia espanyola perd el monopoli del pont aeri amb Madrid. Va sortir ahir Joaquim Nadal a donar la cara en nom de no se sap ben bé qui, si del tripartit, del PSC, de Zapatero o del PSOE. Tanmateix, no sembla que el conseller pogués parlar en nom del govern català, ja que, mentre els socialistes i Iniciativa diuen que els sembla bé la decisió, ERC la rebutja. El capítol de l'aeroport il·lustra un cop més amb quina sang freda el PSC entoma i defensa el que es decideix a Madrid, es tracti de l'aeroport o de votar contra les seleccions catalanes, com van fer recentment els seus diputats al Congrés. Resumint, al final les aspiracions i els interessos catalans han estat derrotats, però disfressant-ho, amb unes petites concessions perquè el PSC s'hi pugui agafar i, qui vulgui, consolar. La veritat és que a mi, tanmateix, l'únic que, com a tants altres, em consola és que la decisió tingui caràcter revocable. I la meua esperança és que algun dia el Prat sigui gestionat individualment i pensant en els seus interessos i els de Catalunya, no com una infraestructura al servei de la potenciació de Barajas i, en conseqüència, de recentralització d'Espanya. m.sintes@hotmail.com