

El centre de control de vol de l'aeroport del Prat de Barcelona té a les seves mans la coordinació de tota aquesta xarxa d'aerovies de l'espai aeri.

María García Gil, president de l'ASCAC, «no és aquest el millor moment per parlar de les alternatives a l'estat actual dels aeroports. Sabem que l'administració fa tot el que pot i actua de bona fe. Per tant, mantenim la més absoluta confiança amb ells».

Això no obstant, més enllà d'aquest pacte de cavallers, els controladors catalans han deixat entreveure'n algunes de les deficiències més importants. La principal, segur, la falta de personal. Només a Barcelona, el 20% de la plantilla de controladors s'hi ha incorporat aquest mateix any, «i això incideix negativament en la productivitat i en la qualitat del treball» explica Juan María García Gil. La solució, segons l'ASCAC, és «la creació de tres sectors aeris més, amb un mínim de tres controladors cada un, ocupats només a controlar els vols d'aproximació a l'aeroport del Prat. Seria l'única manera d'evitar el col·lapse de la vertical barcelonina».

### Girona: situació límit

El problema de la torre de control del Prat —ritmes de treball molt elevats, torns interminables, cansament físic i tensions nervioses— s'agreuja encara més als petits aeroports de Reus i de Girona. En els darrers cinc anys, el nombre de visitants i turistes que arriben a través d'aquests aeroports s'ha duplicat de manera progressiva, amb alts i baixos. Però les plantilles han seguit sent les mateixes durant

aquest període: 3 controladors per a Reus i 7 per a Girona. En els darrers mesos, tot i que encara no hi ha xifres oficials —i que la temporada turística podria no haver estat tan brillant com es preveia— els vols hi han augmentant de forma alarmant, i Girona és ara l'exemple de com no es pot dirigir un aeroport: aquesta mateixa setmana els controladors han demanat diverses vegades de ser rellevats en la torre, a la qual cosa s'ha negat el director de l'aeroport, Jerónimo Orellana, no tant per voluntat pròpia com per l'actitud inflexible que li exigeix la Direcció General d'Aviació Civil.

La problemàtica dels aeroports de Reus i de Girona podria semblar desmesurada en relació a les xifres del turisme català: només un 8% de turistes que arriben a Catalunya ho fan per avió. Però si es té en compte que els

dos aeroports basen la seva activitat en la recepció de *charters* britànics —que representen el 80% dels passatgers—, el risc augmenta. Perquè són justament aquests passatgers els que compten amb una opinió pública més cridanera al país d'origen. Però també perquè són aquell sector turístic que mostra més símptomes de davallada: el més econòmic, el que omplia fins ara els hotels de la Costa Brava i Daurada, enguany no precisament saturats.

La resta dels problemes tècnics dels controladors catalans fan referència a la millora de les instal·lacions. Es diu que la Torre de Control de Girona s'ha de modificar gairebé tota. Però més enllà d'aquests aspectes puntuals, els mateixos homes de l'ASCAC reconeixen que sense una política global «el coll de botella de les comunicacions aèries catalanes no millorarà». □

## SOLUCIONS DAVANT EL CAOS

# La reacció balear

L'aeroport de Palma, un dels més actius d'Europa, té una de les claus més conflictives per al turisme balear.

### Equip Investigació

L'aeroport de Palma, Son Sant Joan, és un dels centres més vitals de l'illa. Durant tot l'estiu s'hi produeix la notícia dels rècords batuts en passatgers. L'any passat, segons dades de la Conselleria de Turisme, arriba-

ren 5.619.700 passatgers dels quals un 78% eren estrangers. El trànsit aeri i el moviment de passatgers d'11,3 milions el situa en segon lloc dins l'estat, després de Madrid, però en trànsit internacional se situa a la capdavantera i a la resta d'Europa en vuitè lloc, segons el trànsit total de passatgers. El



Aeroport de Palma: el segon de l'estat.

## Francesc Escartí, director general d'Iberia

Iberia, la companyia fundada el 28 de juny de 1927, amb un primer vol històric Madrid-Barcelona en un avió Rohrbach, és encara la primera societat aèria de l'extrem occidental europeu, amb una mitjana superior als quatre-cents vols diaris, cosa que la situa, dins l'espai aeri peninsular i illenc, per damunt de la Britannia, la Dan Air o l'Orion, els altres grans colossos que fan aterrar els seus B727, B737 o B-11 en les pistes de l'estat.

Amb més de vint-i-dos mil empleats i un capital que voreja els cent mil milions de pessetes, Líneas Aéreas de España va transportar el passat 1987 prop de catorze milions de passatgers i els va portar als 82 aeroports dels 46 països amb què la companyia treballa. «Iberia —diu el director general, el valencià Francesc Escartí Carbonell— va obtenir uns ingressos diaris al voltant de nou-cents milions de pessetes. És molt difícil realitzar un còmput precís de pèrdues fins que no coneguem els serveis mínims disponibles i el nombre de vols cancel·lats. Amb els serveis normals en marxa —estima—, la companyia podria perdre fins a tres-cents milions de pessetes per cada dia de vaga. No oblidem —apunta Francesc Escartí— que a l'estiu Iberia assumeix la cinquena part de la circulació aèria amb Europa».

Escartí és partidari de «mantenir la calma per a garantir una negociació més fàcil. No convé afegir més llenya al foc». De tota manera, el director de la companyia aèria veu «una notable desproporció entre els motius reivindicatius que s'addueixen i les conseqüències de la vaga».

Com que Iberia és una línia regular, les trucades telefòniques dels *tour operators* europeus rebudes al despatx de Francesc Escartí han estat escasses. «Mentre que els vols *charter* comprometen nombroses places i un gran pa-



quet d'ocupació hotelera —assenyala—, la nostra regularitat resulta menys incòmoda per a aquests operadors».

Francesc Escartí, impulsor a través de la seua societat de la Compañia de Aviación del Mediterráneo, que abraça les comunitats de Catalunya, País Valencià, Balears i Múrcia, amb possibilitat de posar-se en marxa el 1990, centra els seus esforços, pei que fa als aeroports valencians, «més en el desenvolupament cap a Europa que cap a l'interior. Fins ara —opina—, les línies que ixen de València no han estat bastant rendibles, almenys per a Iberia». La desaparició del primer aeroport valencià, el de l'Altet, que va ser polèmicament estimada per Joan Lerma, és impensable per al màxim executiu de la companyia. «Encara que només estem separats per les dues hores de distància de l'autopista, un aeroport és un bé comunitari». □

més important per al sector turístic és que aquestes xifres segueixin en augment.

Però enguany, amb la vaga de controladors aeris, anunciada en plena temporada turística, s'han posat de manifest els perills de les xifres quan es giren en contra i la dependència de la infraestructura turística que preval a Mallorca amb el funcionament de l'aeroport. Un turisme que ha nascut paral·lel al creixement de la comunicació aèria, interrelacionat; el turisme *charter*.

Sense saber quines seran encara les negociacions entre controladors i administració, ni els serveis mínims o els canvis que faran les companyies de *tour operators*, ja s'ha calculat que per al pròxim 27 d'agost hi haurà 80.000 places afectades per la vaga. Algunes de les grans companyies com la TUI, que operen a Mallorca, ja han vist anul·lades reserves de vol per a aquest dia. La Federació d'Associacions Empresarials de les Zones Turístiques d'Espanya (ZONTUR), ha denunciat

també anul·lacions de reserves estrangeres i ha acusat el govern d'ineficàcia per a resoldre un problema que es repeteix des de l'any passat i que se suma a problemes que surten a l'estiu. Per a quasi tots els empresaris hotelers, la postura dels controladors, de convocar una vaga en temporada alta, és una «irresponsabilitat», segons el comunicat de l'Associació de la Petita i Mitjana Empresa, (PIMEM) i «posa en perill el trànsit aeri europeu», segons ZONTUR. A més, tot el sector empresarial coincideix en la pèrdua de prestigi i d'imatge que suposen els retards i les vagues, ja que han calculat que el turista perd un 15% de les seves vacances.

L'Associació AVIBA, que agrupa als agents de viatge britànics, ha sol·licitat una entrevista amb el titular de Transports, Barrionuevo, per evitar el caos als aeroports registrat durant les passades setmanes. Una situació que també ha reflectit de forma sensacionalista la premsa anglesa, però que mostraven imatges absurdes i solucions

d'emergència, com per exemple tendes de campanya a la gespa dels aeroports, per a aquells passatgers que duïen 15 o 16 hores de retard.

Els responsables de Turisme de les Illes, han destacat la falta de previsió del govern central que l'any passat es va comprometre amb els controladors a solucionar la proposta econòmica. El seu paper com a intermediaris és improbable donada la poca comunicació que hi ha amb el ministre, que en la seva visita rellamp, cridat pel rei en relació al tema de la saturació aèria, no s'entrevistà amb els responsables illencs.

No obstant això, els primers a buscar solucions han estat els hotelers que eren els més afectats per l'anunci de la vaga. En contacte amb l'aeroport, traslladen els passatgers només dues hores abans que surti l'avió, per tal d'evitar els col·lapses a l'aeroport. Una solució que és d'urgència, perquè segons ells la mala imatge és un perjudici que després s'utilitza per a abaratir els preus per a l'any que ve, ja que les compa-

L'AEROPORT ALACANTÍ DE L'ALTET SOTA MÍNIMS

## Dotze homes sols

Només dotze controladors s'encarreguen diàriament del control dels vols a l'aeroport de l'Altet. Malgrat l'augment del 10% dels vols respecte a l'any 1986, la plantilla no s'ha incrementat

### Equips Investigació

**L**a gran vaga minera que el 1985 va commoure Anglaterra, va fer baixar la corba de moviments a l'aeroport de l'Altet en quasi un milió de passatgers. Dos anys després, la xifra arribava al màxim amb els 2.900.000 passat-

balla a l'Altet, 350 de les quals depenen del Ministeri de Transports i la resta, de corporacions, concessionàries, companyies i serveis. Però el nombre de controladors ha continuat, malgrat tot, congelat durant els últims anys. Tan sols 12 homes s'han d'acabar diàriament a la pista d'aterratge, sobrecarregada en excés.

nyies estrangeres que operen amb ells ho utilitzen d'argument.

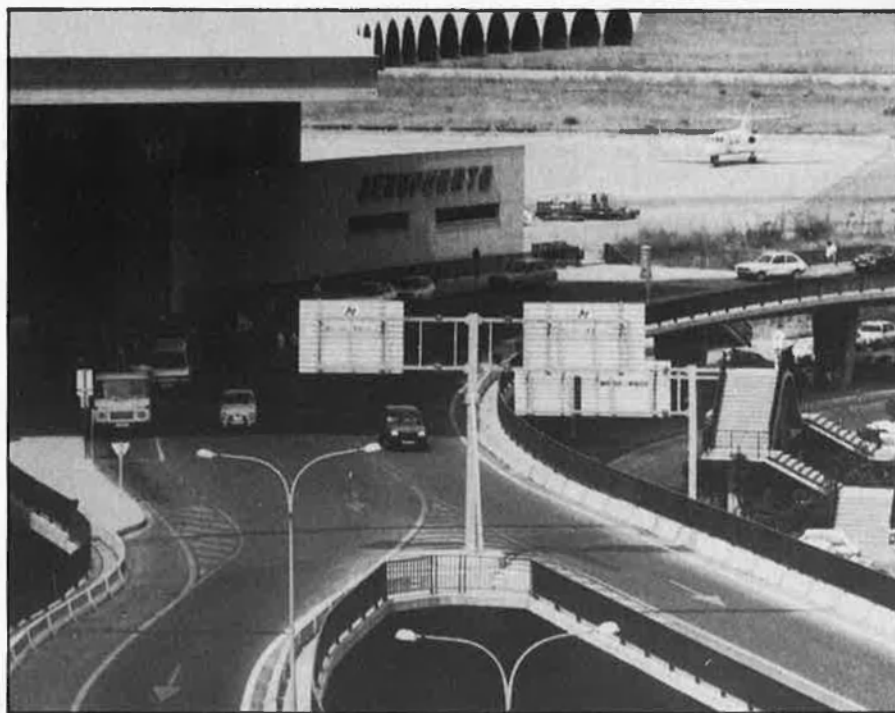
Els controladors aeris de les torres dels aeroports de Son Sant Joan, Menorca i Eivissa s'havien mostrat d'acord a seguir la vaga de la resta de l'estat. No obstant això, la central de control de Son Benet, que agrupa uns setanta controladors dels 125 que hi ha a les Illes, i que regula el sobrevol a tota l'illa, no es mostraven gaire d'acord en seguir una vaga i eren més partidaris de negociar amb l'administració sense pressions. Finalment, la voluntat de negociar s'hi va imposar i els controladors balears es van sumar a l'acord propiciat pels controladors de Barcelona que va permetre la desconvocària de la vaga, la matinada del dissabte. D'alguna manera, segons Teresa Noguera es tracta d'evitar la reacció en contra del sector turístic en plena temporada. Per al sector partidari de la vaga, aquesta era l'única manera de fer-se escoltar per l'administració.

«No solament preocupen els temes salarials, afirma Alfonso Barba, del centre de control de Son Sant Joan, sinó que cal denunciar la manca de recursos tècnics i humans. Les millores ens arriben amb comptagotes». De fet, ja fa temps que s'han sol·licitat augmentos de plantilla, que no s'han dut a terme.

En un comunicat fet públic divendres passat, Teresa Noguera, en nom de tots els controladors aeris, denunciava també «l'estat d'emergència de la torre de control de Son Sant Joan, Palma, que presenta un perill per al trànsit aeri», ja que encara no funcionen les consoles noves que s'haurien d'haver instal·lat el març passat.

Segons Teresa Noguera, la solució podria venir amb la creació d'un organisme autònom que regulés el trànsit aeri. Malgrat tot, es mostrava contrària a la vaga perquè, a més dels perjudicis al turisme illenc, i la mala imatge que adopta el col·lectiu de controladors, amaga la ineficàcia dels responsables d'Aviació Civil, que són incapaces de solucionar el verdader problema, el caos aeri.

La dependència del turisme aeri no es pot pal·liar amb el transport marítim, que només registra un 2,3% del total del turisme estranger, davant un 97,7% que prefereixen l'avió. De fet, l'evolució del trànsit aeri des de 1961, paral·lel al boom turístic i propiciant-lo, marca una trajectòria ascendent fulminant. Els últims anys el nombre de passatgers tendeix a estabilitzar-se, però per al sector turístic és vital controlar «que no perdi altura». □



A l'Altet, d'una plantilla de 1.000 persones, només 12 són controladors.

gers transportats, entre vols domèstics i internacionals, amb un augment del 12 per cent respecte a 1986. Així mateix, el nombre de vols va ser superat en un 10 per cent. «El nostre aeroport és el primer de la Comunitat Valenciana —diu Pedro Nieto, director en funcions de l'Altet—. Contra el milió aproximat de Manises, enguany passarem a més de tres milions d'usuaris». Els principals vols són els *charter*, que, si nacionalment només signifiquen un 1,3 per cent, el mínim, en els internacionals arriba fins al 75 per cent. El Regne Unit encapçalava la llista el passat mes de juliol amb 172.000 passatgers, seguit per Holanda i Alemanya.

Pedro Nieto assegura que qualsevol vaga suposaria «un caos segur», encara que s'estima més no fer comentaris. Una plantilla de quasi mil persones tre-

«El que no podem és prometre el món i la bolla, anar amb demagògies» diu un portaveu del ministeri que dirigeix José Barrionuevo. «Els controladors —assegura— estan ben remunerats en el conjunt dels funcionaris. Llevat dels impostos —afirma—, encara els queden 170.000 pessetes netes. ¡Què més se'ls pot oferir! La nostra oferta és generosa: l'augment de la plantilla en 120 controladors més i una pujada salarial del 10%». Barcelona ha estat, segons aquest portaveu del Ministeri de Transports, «al marge de la negociació, arrossegant el moviment assembleari. Són reivindicacions corporativistes, com abans». L'estratègia dels tècnics de Barrionuevo és la de «desviar el trànsit, amb la concentració dels vols els dies anteriors i posteriors». Si aquest és el principal