



RAFA GIL

La CE demana a Espanya que redueca els seus aeroports internacionals

¿Aeroports sense fronteres?

Amb l'entrada en vigor del nou reglament comunitari sobre aeroports, les pistes aèries dels Països Catalans, excepte les de Barcelona i de Palma, poden perdre la internacionalitat extraeuropea, si el Ministeri de Transports aplica el nou reglament aprovat per Brussel·les.

Aeroport comunitari internacional ho és el que, per designació de les autoritats competents, pot mantenir tràfic amb països tercers respecte a la CEE".

Aquest nou reglament comunitari, aprovat fa un any i que entrava en vigor l'1 de gener d'enguany, implica la reclasificació dels aeroports de l'estat espanyol. Amb la desaparició de les fronteres dins la CEE, els vols entre països membres han deixat de ser internacionals i s'han convertit en intracomunitaris.

Amb aquesta normativa, alguns aeroports espanyols de categoria internacional poden perdre-la. Als Països Catalans, els aeroports de València (Manises), Alacant (l'Altet), Eivissa, Menorca, Girona-Costa Brava i Reus, poden figurar en aquesta llista negra. Dins l'estat espanyol, els aeroports que probablement quedarien com a internacionals foren els de Barcelona, Palma de Mallorca; Bilbao,

Madrid, Sant Jaume de Compostel·la, Les Palmes o Tenerife i Sevilla. València en restaria fora.

Aquesta possibilitat ha alertat la Cambra de Comerç de València que, atemorida per la probabilitat que el TGV no arribe a la capital valenciana, ha demanat al president de la Generalitat, Joan Lerma, i al delegat del govern espanyol al País Valencià, Francisco Granados, que facen els impossibles perquè l'aeroport de València no deixi de ser internacional.

Des de la Cambra de Comerç assenyalen que "Manises ha de mantenir-se com a aeroport internacional perquè València es troba, dins l'estat espanyol, en quarta posició respecte al moviment de viatgers i en tercer respecte al moviment de mercaderies".

Fins ara la imposició de Brussel·les d'elaborar una llista perquè Espanya limite a sis els aeroports internacionals no ha estat aplicada. Fonts consultades per EL

TEMPS han assegurat que "el Ministeri espanyol de Transports i Comunicacions ha fet saber a la comissió europea que aquesta mesura no es pot aplicar de cap manera als aeroports de l'estat espanyol perquè es tracta d'un país eminentment turístic".

No obstant això, la incertesa sobre l'aplicació d'aquest reglament europeu en un futur immediat, s'ha poderat d'alguns sectors empresarials que asseguruen que, si es duia a terme, podria hipotecar les expectatives de creixement de determinats aeroports.

Vicent Blasco, president de la Comissió de Turisme de la Cambra de Comerç de València ho explica així: "Amb l'aplicació d'aquesta normativa el turisme sud i nord-americà, el magribí i el turc, per exemple, no poden entrar en la CEE via Manises, que deixa de ser porta d'entrada". Així mateix, Blasco assegura que, amb la nova classificació, els vols *char-*

ter que es fan des de Manises a Algèria, Tunísia, Txèquia, Hongria, etc., "tampoc no es podrien fer". El portaveu de la Cambra de Comerç indica, igualment, que "València és la primera ciutat en fibres internacionals, i per aquesta raó Manises no pot deixar de ser un aeroport internacional, perquè seria un colp molt fort per al tràfic de passatgers i de mercaderies".

Amb més tranquil·litat veu la qüestió el director general de l'aeroport de València, Gonzalo Aguadón de la Cruz. Segons ell, encara que el Ministeri de Transports optara per establir sis aeroports internacionals, "foren molt pocs els afectats en el seu funcionament habitual". Aguadón recorda que en el cas de Manises quasi el 90% dels vols són amb països de la CE. "Per tant no hem d'esqueixar-nos les vestidures, perquè a València el canvi ni es notaria. Tan sols podria afectar el vol que hi ha amb Suïssa, però aquest continuarà, segurament, perquè els vols amb països de l'EFTA sembla que també seran considerats intracomunitaris".

Coincidint amb Aguadón, el director general de l'aeroport d'Alacant (l'Altet), Francesc Garcia Ortal, descarta que l'estat espanyol porte a terme la reclassificació demanada des de Brussel·les. Alhora assenyala: "El que em preocupa és donar un bon servei", per més que reconeix que aquesta nova classificació podria truncar les perspectives de futur de l'Altet.

PALMA I BARCELONA: DOS GRANS AEROPORTS

Els únics aeroports dels Països Catalans que continuarien amb la categoria d'internacional, sota el nou reglament europeu, són el del Prat (Barcelona) i el de Son Sant Joan (Palma), a conseqüència dels seus moviments, tant d'avions com de viatgers, tal com indica el gràfic d'aquesta pàgina.

Des de Son Sant Joan s'explica que, encara que del 90% dels vols internacionals que es fan des de Palma, i un 85% siguen *charters*, "descartat en un futur Palma com a aeroport internacional no tindria

cap solta. En primer lloc, perquè dels sis milions de turistes, quatre són internacionals, i en segon lloc perquè nosaltres som una illa i aquí la qüestió es diferent de la Península".

A més, la rendibilitat de Son Sant Joan és un fet. Com a mostra, un botó: l'any passat, l'aeroport de Palma va tenir un saldo en divises d'uns 100.000 milions de pessetes. A més, també va batre un rècord de viatgers, quan en altres zones turístiques la crisi tocava fons. Així mentre algunes platges notaven fortes davallades, passaren per Son Sant Joan, en tan sols un dia, 240.000 persones, i s'hi feien més de 600 operacions, entre arribades i eixides d'avions.

A l'aeroport del Prat (Barcelona), a conseqüència dels Jocs Olímpics, l'increment dels viatgers superarà el deu per cent.

gons la Conselleria d'Economia, l'administració central, per més que considere Manises i l'Altet aeroports de primera categoria, va reduir la inversió prevista per al trienni 1990-1993 de 5.000 milions a 3.842. D'aquesta quantitat, el govern havia previst de fer obres per un import de 442 milions entre 1981 i 1991 —el 50% subvencionats per la CE— i sols n'hi va destinar 59.

En contradicció amb aquest informe, els directors dels aeroports de València i Alacant asseguren que les instal·lacions de Manises i de l'Altet són adequades per al seu tràfic. L'any passat, van invertir a Manises prop dels 600 milions destinats a la remodelació de la central elèctrica i a la instal·lació d'ajudes a les capçaleres 30 i 12.

Entre els serveis encara per modernitzar a Manises, Aguadón destaca la megafonia i l'arplega de bosses. La construcció d'una nova terminal, per a la qual hi ha prevista una inversió inicial de 700 milions de pessetes, més la construcció d'una nova torre de control de més dels 20 milions, són les principals actuacions previs-

Els aeroports en xifres

Aeroports	1991		1992		% increment	
	Viatgers	Avions	Viatgers	Avions	Viatgers	Avions
Palma	11.859.229	102.326	11.951.536	104.324	0,78	1,95
Barcelona	9.185.403	127.413	10.330.221	140.980	12,46	10,65
Alacant	2.693.003	27.520	2.785.000	24.934	3,30	-18,3
València	1.479.603	25.029	1.690.000	27.091	14,00	8,00

L'arribada de les Olimpíades, a més d'afavorir el tràfic, significà per a l'aeroport de Barcelona l'oportunitat d'importants inversions i remodelacions d'infraestructures per a solucionar la situació llàstima en que es trobava. El projecte de remodelació de les instal·lacions ja era d'abans que Barcelona fóra escollida com a seu olímpica, però fins que no va arribar el repte del 92, el projecte no es va fer realitat. La quantia invertida durant el quadrienni 1989-1992 va arribar a 28.000 milions de pessetes. Aquesta xifra fou destinada a la reestructuració de l'edifici terminal, a la construcció d'una nova plataforma d'avions i a l'eixampla del pàrquing.

Però si l'aeroport de Barcelona ha pogut finalment rentar-se la cara, els de València i d'Alacant encara continuen a l'espera. Segons un estudi fet per la Conselleria d'Economia de la Generalitat valenciana, el Consell valencià culpa l'estat espanyol del deteriorament de les instal·lacions d'ambdós aeroports. Se-

tes per a enguany.

Però, al Principat també hi ha altres aeroports que pateixen de falta d'inversions. Són aeroports petits, però que també volen omplir més les arquas. Per a això, el Prat hauria de cedir una part del seu tràfic. Girona-Costa Brava, Reus i Sabadell estudien la manera de convertir l'aeroport en una alternativa especialitzada respecte al Prat. Tots tres han estat víctimes de la millora de les comunicacions terrestres —va afirmar Josep Ruiz Domènech, director de l'aeroport gironí—. L'any 1991 va ser la pitjor època del Girona-Costa Brava. El moviment d'avions i de viatgers va fer una davallada del 29,6% i del 29,3% respectivament. En 1992 es va establir en moviments d'avions i viatgers.

Ara el futur d'aquests aeroports, encara classificats com a internacionals, pot canviar si s'aplica el reglament com exigeixen des de Brussel·les.

Vicent Lafora