

**A**quest increment ha estat possible gràcies a l'entrada en servei d'una tercera pista que va permetre l'augment del nombre d'operacions per hora. Malgrat aquest creixement sostingut durant els darrers anys, les xifres de passatgers de l'aeroport de Barcelona encara queden lluny dels 40 milions d'usuaris que les instal·lacions del Prat volen acollir anualment amb la futura terminal sud.

Encara que a gran distància de les xifres del Prat, els altres dos aeroports catalans continuen creixent a bon ritme. L'aeroport de Girona – costa Brava també registrà un rècord d'usuaris, amb més de 3,5 milions, una quantitat que supera en el 19,3% la del 2004. Pel que fa a l'aeroport de Reus, durant l'any 2005 passaren per les seues instal·lacions quasi 1,4 milions de persones, el 21% més que el 2004. Aquest increment es va accentuar a final d'any, ja que al desembre el trànsit de viatgers va augmentar el 52%, xifra que fa preveure un alt creixement per al 2006.

Pel contrari, els aeroports de les Illes Balears tingueren durant l'any 2005 un creixement molt més discret, i en alguns casos –com en el de l'aeròdrom de Menorca– es va experimentar una reducció en el nombre de passatgers respecte a l'any 2004. L'estancament del trànsit aeri dels aeroports balears durant els darrers anys està relacionat amb el fet que el seu model turístic sembla que ha tocat sostre i coincideix amb altres indicadors com els índexs d'ocupació hotelera.

Els dos aeroports del País Valencià han tingut un augment molt important en el nombre de passatgers durant l'any 2005. Especialment significatiu ha estat el cas de l'aeroport de Manises, que ha tingut un increment del 49% respecte al 2004, la qual cosa ha motivat que AENA s'haja vist obligada a posar en marxa projectes per a la millora i ampliació de les seues instal·lacions per poder satisfer l'augment constant de la demanda. Cal recordar que l'aeroport valencià afronta dos reptes importants: l'ampliació de la seua oferta als vols transoceànics per donar resposta a esdeveniments com la Copa de l'Amèrica i la millora de la connectivitat amb altres ciutats europees. De totes les noves inversions, la més important és la que afectarà el prolongament de la pista

## Aeroports: creixement amb permís de Madrid

Durant l'any 2005, els 45 aeroports de l'estat espanyol van rebre la xifra rècord de 181 milions de passatgers. Un augment mitjà del 9% respecte a l'any anterior. El Prat, l'aeroport de referència dins de l'euroregió mediterrània, en va comptar més de 27 milions en el mateix període, una xifra que representa un augment del 10,5 % respecte a l'any anterior.

d'aterratge, que passarà de 2.800 a 3.200 metres. Aquesta ampliació permetrà l'arribada a València dels grans avions que poden fer vols transoceànics, com són els Boeing 747 i l'Airbus 340. És significatiu que una ciutat amb la dimensió geogràfica i turística de València no puga rebre aquest tipus de vols, en el millor dels casos, fins al 2007. Sembla que l'anomenat "*poder valenciano*" encara no havia aterrat a Manises.

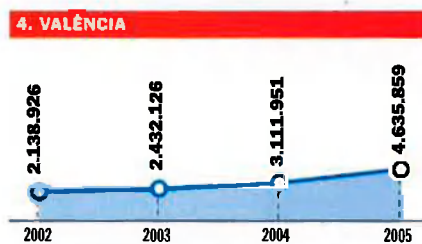
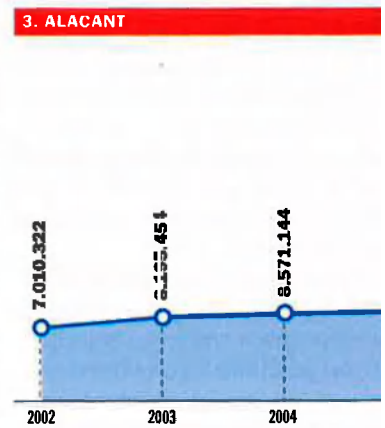
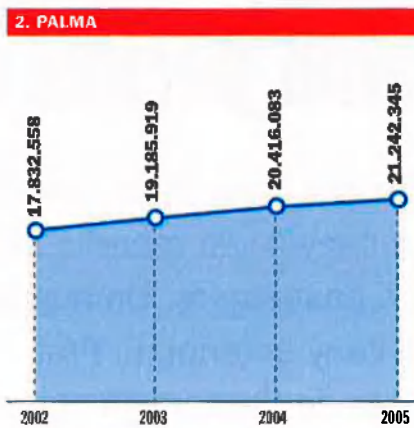
**El baix cost aterra a l'Euram.** La irrupció en el mercat de les companyies de baix cost és la clau de l'espectacular augment de passatgers registrats en els aeroports de Manises i Girona durant el darrer trienni. Les direccions dels dos aeroports coincideixen a assenyalar que l'entrada en el mercat de les companyies anomenades de baix cost són la primera causa de l'important creixement en el trànsit de passatgers. A l'aeroport de Manises, els vols de baix cost han representat el 38% del total del trànsit, i s'han traduït en un creixement de més d'1 milió de passatgers, un 49% més respecte a l'any 2004. Aquesta oferta ha posat a l'abast de les economies més modestes els trajectes en avió i, en certa manera, han contribuït a desestacionalitzar els vols de passatgers.

Girona s'ha convertit en un cas paradigmàtic de l'impacte d'aquestes companyies de baix preu en els aeroports de

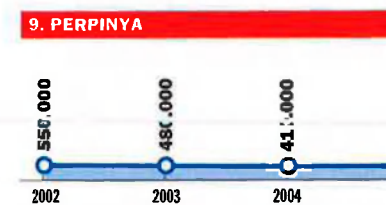
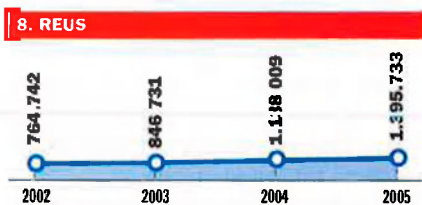
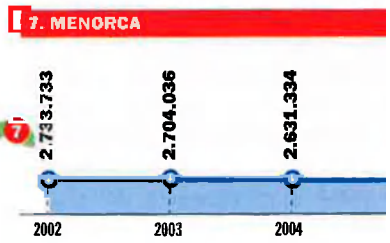
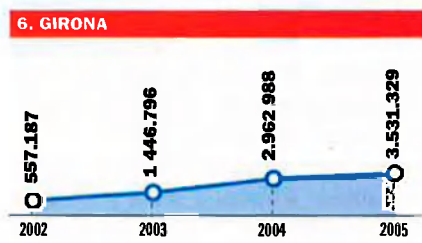
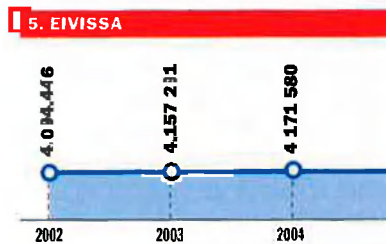
la regió mediterrània. Aquest tipus de companyies han vist en l'atractiu turístic de què gaudeixen la majoria de les ciutats de l'Euram una bona oportunitat de negoci. Per això, en pocs anys han incrementat la seua presència en aeroports com el de Girona, València o Alacant. L'aeroport de Girona és un cas especialment il·lustratiu sobre els efectes de les companyies de baix cost: des que l'any 2002 l'aerolínia irlandesa va instal·lar una de les seues bases a Girona, el nombre de passatgers del seu aeroport ha crescut dels 550.000 que tenia al 2002 als 3,4 milions de viatgers del 2005. Un espectacular creixement del 600% en tot just un trienni.

Per la seua banda, al Prat i l'Altet també s'han consolidat les companyies aèries de baix cost; l'atractiu turístic de Barcelona i de la costa Blanca de les comarques alacantines explica en bona part aquesta proliferació de noves companyies. Algunes d'aquestes també realitzen rutes internes per unir Barcelona amb Valladolid o Albacete, per exemple, ja que els viatges entre determinades ciutats de l'estat espanyol amb les companyies tradicionals tenen un preu molt elevat. A més, la progressiva ampliació del Prat i l'augment de la seua capacitat han estat altres factors decisius per a la instal·lació d'aquestes noves companyies aèries a l'aeroport de Barcelona.

## Nombre anual de passatgers per aeroport



L'aeroport de **Sabadell** no té trànsit comercial de passatgers.



Font: AENA i Observatori Econòmic dels Pirineus Orientals.

**El centralisme d'AENA.** La gestió dels 45 aeroports d'aviació comercial que s'ubiquen a l'estat espanyol correspon a l'entitat pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). AENA és una entitat pública adscrita al Ministeri de Foment, però amb personalitat jurídica i patrimoni independent de l'estat (vegeu també les pàgs. 69-70). És important destacar que la decisió sobre inversions correspon de manera centralitzada a AENA, mentre que el finançament es realitza mitjançant l'excedent de tot el sistema aeroportuari. Aquesta circumstància dóna lloc a situacions difícilment explicables, com és

el fet que, durant el període 1994-2000, dels 415 milions invertits per AENA, Madrid en concentrara el 43%, amb només el 22% del tràfic total. Per la seua banda, els aeroports de l'euroregió mediterrània concentraren més del 40% del trànsit i tan sols obtingueren un 25% de les inversions. Aquesta tendència s'ha vist accentuada amb la construcció a Barajas de la nova terminal T-4, amb una inversió de 6.200 milions d'euros durant els darrers vuit anys. Per la seua banda, el Prat s'ha hagut de conformar amb un pressupost molt més modest, de menys de 2.000 milions. Aquest greuge comparatiu en la inversió dels dos aero-

ports és, de fet, el que ha desencadenat les demandes de privatització o transferència integral de la gestió del Prat dels catalans durant el debat de l'Estatut. Cal recordar que les institucions dels sectors econòmics i turístics catalans reivindiquen la complementarietat de l'aeroport de Barcelona amb el d'Alacant, en lloc de tindre un únic aeroport continental en la capital. A Europa, temps que funciona aquest model portuari, entre Roma i Milà, a França, Frankfurt i Munic, a Alemanya, i Londres i Birmingham, a la Gran Bretanya.

*Alexandre C*