



JORDI PLAY

## AENA i el Govern espanyol tapien la porta intercontinental del Prat

Si la nova terminal de l'Aeroport del Prat, que estarà enllestida el 2008, no acull una companyia que aposti fermament per un 'hub' intercontinental, Barcelona i Catalunya en patiran les conseqüències. Celebrar congressos mundials o hostatjar la seu d'una multinacional tenen els dies comptats si el Prat no és capaç d'oferir un enllaç directe amb tot el món, com fan Barajas i totes les ciutats europees de característiques similars a Barcelona. Qui ho impedeix? AENA? Iberia? El sistema de caixa única solidària?

**L**a terminal sud de l'Aeroport del Prat estarà construïda el 2007. La quarta pista podria absorbir fins a 55 milions de passatgers i operar 90 vols per hora. A mitjà termini, oferirà la carta de la intermodalitat (el metro, el tren de rodalia, el TGV i una bona connexió viària). Una proposta molt llaminera per a les grans companyies aèries que vulguin instal·lar a Barcelona una base d'operacions intercontinental (*hub*), però una amenaça per als projectes d'AENA i el Govern espanyol de blindar l'Aeroport de Barajas com l'única porta d'entrada i sortida per anar més enllà d'Europa, i com a peatge obligatori per a qualsevol vol intercontinental que no tingui origen a la metròpoli. Ras i curt, Madrid té por del

Prat. Aquest temor explica en bona mesura la política de favors d'AENA envers Barajas i l'única companyia que diu públicament que la seva prioritat és la T4 i que el Prat no és estratègic. Els premis són un sobrefinançament a Barajas, que rep el 60% de les inversions que es distribueixen entre els 47 aeroports que gestiona aquest ens, i un tracte preferent a Iberia, ja que li concedeix l'explotació de la T4, dels serveis de terra (*handling*) a Barcelona i, si molt no canvien les coses, la nova terminal del Prat també quedarà a mans de la companyia "de bandera nacional". Amb aquesta política, AENA, dependent del Ministeri de Foment, situa el Prat a tocar del precipici, ja que, pel seu potencial econòmic i poblacional, l'aeroport català no pot quedar per més temps fora del mapa europeu d'aeroports importants. Per entrar-hi necessita un visat que no té: una oferta digna de vols intercontinentals. D'entre els vint aeroports amb més trànsit a Europa, Barcelona ocupa el vuitè lloc en trànsit total, però paradoxalment ocupa la darrera posició respecte a l'oferta de vols intercontinentals.

L'economista Ramon Tremosa assegura a *Estatut, aeroports i ports de peix al cove* (Editorial 3i4), un llibre que presenta aquesta setmana, que "el gran repte del front aeroportuari català que conformen el Prat, Girona i Reus és fer-se un lloc en el mapa europeu dels vols intercontinentals, però l'ampliació recent de Madrid-Barajas fa més difícil que mai aconseguir-ho". Tremosa denuncia que amb la T4 en ple funcionament "cap altre aeroport estatal no està en condicions d'amençar la clara posició de lideratge i de domini indiscutible de Barajas, que es consolida com un dels principals aeroports mundials en els vols intercontinentals".

### Objectiu: 'hub' del sud d'Europa.

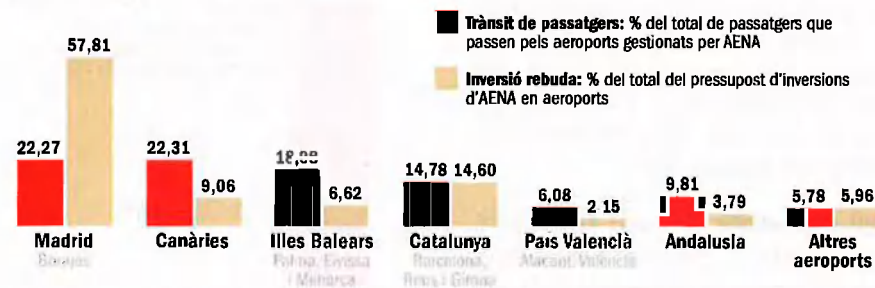
El futur del Prat passa per convertir-se en la plataforma intercontinental del sud d'Europa. Però el model de gestió aeroportuària espanyol lliga de mans i peus l'aeroport català, que, a diferència del que fan la resta d'aeroports europeus, no pot reinvertir els seus beneficis en la millora de les seves infraestructures i connexions, sinó que les ha de destinar, suposadament, a subvencionar els aeroports espanyols que pel



La nova terminal del Prat estarà enllestida l'any que ve. Iberia voldrà explotar-la, però també companyies com Lufthansa, que sí que aposten per vols intercontinentals.

## Distribució d'inversions d'AENA

Inversions en aeroports en relació amb el trànsit generat (valors acumulats en el període 1992-2004). Dades en euros.



Font: Ministeri de Foment | Germà Bel / Xavier Fageda

seu escàs volum de trànsit no poden sobreviure per si mateixos. Tot plegat el condemna a ser un aeroport llançadora o alimentador d'altres aeroports europeus, i dona avantatges a altres ciutats franceses o italianes del sud d'Europa que també es volen convertir en un aeroport de connexió intercontinental. Ara bé, no només el Prat en surt perjudicat, d'aquesta política escanyadora. Altres aeroports ubicats en àrees urbanes, com Manises, Bilbao i Sevilla, es veuen obligats a competir amb altres ciutats europees de pes econòmic similar però amb un nivell de recursos ínfim, tot i tenir un trànsit de passatgers considerable.

Germà Bel, catedràtic d'Economia de la UB i autor de l'estudi *Aeroports i globalització* (vegeu l'entrevista a les pàgines 22-24), considera que "per canalitzar el trànsit aeri de llarga distància

cap a Barcelona –i des d'aquesta– hi ha dues alternatives: que el Prat es converteixi en un *hub* secundari de les aliances Star o Skyteam, o bé diversificar l'oferta de llarga distància a través de diverses companyies". Per aplicar aquesta política, però, "cal que els aeroports tinguin llibertat per dissenyar una política comercial eficient i disposar de prou recursos per millorar i ampliar la capacitat de les seves infraestructures", adverteix Bel. A més, el catedràtic apunta també que "la prioritat que ha de tenir el Prat són els vols cap als Estats Units –ara només té connexió amb Nova York–, perquè és el gran mercat internacional". La descentralització de la gestió dels aeroports s'hauria de traduir en un augment de la competència entre els aeroports per captar companyies d'altres aliances, a més d'Oneworld.



**L'espai no serà una excusa.** Barcelona és, juntament amb l'Aeroport de Son Sant Joan, el que té un menor percentatge de vols intercontinentals respecte al total de l'oferta de vols, per sota del 8 i l'1% respectivament el 2005. En canvi, a Madrid-Barajas el 20% dels vols operats són intercontinentals. Pel que fa als aeroports líders en trànsit aeri a Europa, la comparació esdevé obscena: Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle i Frankfurt se situen entre el 45 i el 50% de la seva oferta. Per què el Prat només connecta directament amb Nova York, i vola a Singapur fent escala a Milà? Tradicionalment, quan alguna companyia aèria estrangera s'ha interessat per l'aeroport de Barcelona per instal·lar-hi la seva base d'operacions per al sud d'Europa –el cas més rellevant és el de l'alemanya Lufthansa, que fa deu anys que ho sol·licita–, AENA ha respost que no és possible per manca d'espai. Però aquest argument, sigui tècnicament del tot cert o no, quedarà invalidat quan entri en funcionament la quarta terminal, amb capacitat per operar fins a 90 vols per hora i distribuir uns 55 milions de passatgers cada any, més del doble del trànsit que ara té el Prat.

**Qui explotarà la nova terminal?**

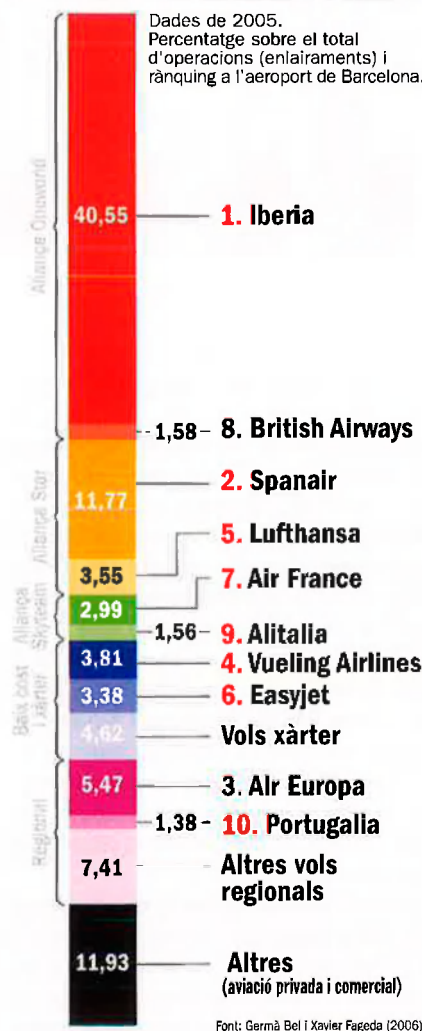
El futur del Prat serà determinat en gran part pel nom de la companyia aèria que n'obtingui l'explotació. Si en el moment de fer la concessió d'explotació de les noves instal·lacions no s'ha avançat en la individualització de la gestió dels aeroports i aquesta continua en mans de l'organisme central, és altament probable que aquesta recaigui en Iberia, que ja té la totalitat de la T4. El fet que l'octubre passat comencés a operar a Barcelona la companyia de baix cost Clickair, controlada per Iberia, no sembla causal ni gratuït, si tenim en compte que Iberia té semidesertes les terminals T2 i T3 de Madrid. Potser la companyia espanyola té plans per a Barcelona, però no els que li convenen a la ciutat. La intenció d'Iberia podria passar per fer-se amb l'explotació de la nova terminal –si AENA és qui la concedeix, la té pràcticament assegurada–, i impedir així que alguna altra companyia s'hi instal·li amb un *hub* intercontinental que faci ombra a Barajas. De fet, Iberia no amaga que el Prat no és prio-

**Ens ho hem de creure tot?**

De debò els aeroports bascos perdien diners a cabassos, assenyala AENA, molts més que els d'Aragó, Castella i Lleó, Múrcia, Cantàbria, Astúries, Extremadura o Melilla? Per respondre aquesta pregunta, fins ara només hi havia les dades oficials del 1998, però les dades del 2004 sobre beneficis i pèrdues d'aeroports aparegudes la setmana passada, que van ser filtrades a ERC, obren interrogants, segons adverteix Ramon Tremosa: "La sospita plana sobre la veracitat d'aquesta informació." El 2004, sembla que només vuit

aeroports de l'estat espanyol van obtenir beneficis, entre els quals hi ha el Prat, Palma de Mallorca i Girona. Però Tremosa no entén "com alguns aeroports amb un trànsit de passatgers molt elevat (València, Eivissa, Bilbao, Menorca, Tenerife nord, Fuerteventura) registren pèrdues molts superiors a petits aeroports amb trànsits que no superen els 300.000 passatgers l'any 2004 . Per analitzar aquestes xifres cal tenir en compte que la principal font d'ingressos dels aeroports prové de les taxes que paguen els usuaris i els ingressos que s'obtenen pels serveis prestats a l'aeroport, de manera que, segons Tremosa, "com més trànsit hi ha en un ae-

**Principals companyies i aliances que operen a l'aeroport del Barcelona**



La gestió d'AENA lliga de mans i peus l'Aeroport del Prat, impedeix que esdevingui una plataforma intercontinental

ritari en els seus plans, oficialment per manca de rendibilitat d'alguns vols. Germà Bel, de fet, adverteix de les intencions d'AENA i Iberia de tapiar definitivament la porta intercontinental catalana: "Iberia no creu que els vols intercontinentals des de Barcelona no siguin rendibles, sap que ho serien, però també sap que concentrant les seves connexions a Madrid augmenta la seva taxa de rendibilitat, perquè tots els vols que surtin d'aeroports regionals s'han de connectar amb Barajas per sortir de l'estat, i així han de pagar, evidentment, les taxes pertinents a l'aeroport madrileny."

Ramon Tremosa també denuncia la maniobra que podrien fer Iberia i AENA, en el sentit que "si la nova terminal s'omple majoritàriament de companyies de baix cost, ens podem trobar que no quedarà prou espai perquè una gran companyia com Lufthansa pugui establir a Barcelona un centre intercanviador de vols intercontinentals".

roport, en principi més ingressos genera, i si la gestió és bona, lògicament l'aeroport generarà més beneficis".

D'altra banda, Tremosa troba especialment estrany el cas de Vitòria –el tercer en trànsit de mercaderies, després de Barajas i el Prat–, que en les dades filtrades apareix com l'aeroport que més pèrdues té: "El trànsit de mercaderies paga taxes a l'aeroport que les acull. En els darrers anys, molts industrials catalans han estat fent servir l'Aeroport de Vitòria com a centre de càrrega i descàrrega per manca d'espai a l'Aeroport del Prat". Tremosa conclou, en l'anàlisi que fa a *Estatut, aeroports i ports de peix al cove* (Editorial 3i4), que "en aquests su-

posats resultats del 2004 hi ha coses que no quadren i que no tenen cap lògica". Entre els vuit aeroports que suposadament tenen guanys al 2004, n'hi ha quatre de catalans. El Prat registra uns beneficis de 51,6 milions d'euros, només superats pels 72 milions de Barajas. L'Aeroport de l'Altet-Alacant apareix amb un benefici d'11,2 milions, mentre que Son Sant Joan, a Palma, tan sols arribaria a 2,7 milions, tot i que el trànsit de passatgers és de només 4 milions menys que el Prat. Finalment, l'Aeroport de Girona ha aconseguit un benefici d'1,9 milions d'euros. El cas de Girona és una excepció, ja que, tot i tenir un trànsit de passatgers molt baix, una mi-

ca menys de 3 milions, ha aconseguit beneficis.

En la llista d'aeroports amb dèficit hi ha els altres cinc aeroports gestionats per AENA als Països Catalans. Segons les dades filtrades del 2004, l'Aeroport de Menorca va perdre 3,8 milions d'euros; Sabadell, 2,4 milions; Manises, 2,1 milions d'euros en negatiu, i Reus i Eivissa van perdre'n 1,1 milions.

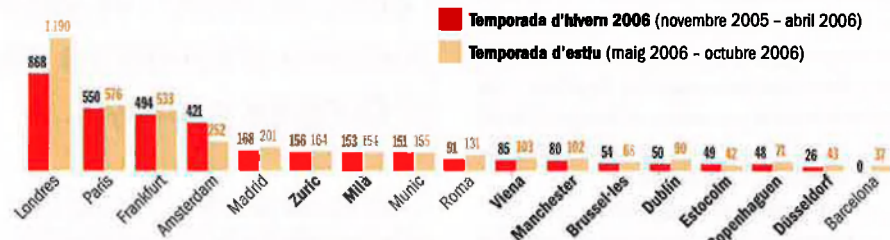
I tot plegat sota la justificació d'un sistema de caixa única que en el pla teòric serveix per finançar els aeroports més petits que no podrien subsistir només amb les ingressos que hi genera el trànsit de passatgers, però que, en la pràctica, sobrefinança Barajas.

A més, Iberia vol concentrar-se en els vols a Amèrica del Sud, i el seu soci a l'aliança Oneworld, British Airways, està especialitzat en vols a l'Àsia. Si Iberia volgués, podria potenciar al Prat aquestes rutes asiàtiques, però també ha deixat clar que no hi està interessada. A més, una possible fusió futura d'aquestes dues companyies reforçaria la concentració de trànsits en els *hubs* de Heathrow i Madrid, en detriment de les possibilitats de l'Aeroport del Prat.

**Posaran la creu a Barcelona.** Entre els factors que tenen en compte les companyies per decidir la ubicació de les seves seves internacionals, hi ha la proximitat al poder polític d'un país, que és qui en regularà l'activitat, i al poder econòmic i financer, que és on es prenen decisions que afecten el sector empresarial. Però, sobretot, la comunicació amb aquesta metròpoli. De tots aquests factors, Barcelona no en té cap, però si disposés d'un aeroport intercontinental, podria potenciar-se com a seu de congressos globals, per exemple, i d'empreses que primin més la potència econòmica de Catalunya, el seu clima i el fet que sigui el territori més proper a la connexió amb Europa. Com es pot demanar a un executiu que vingui des d'Austràlia o el Japó a Barcelona per celebrar un congrés o una reunió de la cúpula mundial de la seva empresa si això li comporta perdre una mitjana de cinc hores a Heathrow, Charles de Gaulle o Barajas per poder prendre un vol a

## Oferta de vols intercontinentals

Oferta de vols intercontinentals directes als sistemes aeroportuaris urbans europeus amb més trànsit de passatgers (freqüència setmanal a 41 destinacions). En negreta, els aeroports amb menys trànsit aeri general que Barcelona.



Cal destacar que a la temporada d'hivern del 2007 (novembre 2006 - abril 2007) Barcelona tindrà 14 freqüències setmanals *non-stop* de llarga distància: 12 a Nova York i 2 a Shanghai. Això no alterarà la seva posició relativa.

Font: Germà Bel a partir de la informació facilitada per Oficial Airlines Guide (OAG).

Barcelona perquè la capital catalana no té connexió directa? Per què ha de perdre hores i diners si el congrés es pot fer en qualsevol altra capital que hi enllaci directament? La resposta és evident.

L'economista Ramon Tremosa adverteix que "deixant de participar en moltes activitats per aquesta mancança, estem cremant l'oportunitat de situar-nos en l'avantguarda del creixement econòmic, perquè no tenim porta d'entrada al món". Tremosa també apunta que, en pocs anys, congressos de la importància del 3G o el de Cardiologia podrien passar definitivament a la història per a Catalunya. Certament, Barcelona és un cas paradigmàtic, ja que malgrat la seva capacitat de competir globalment, està en risc de quedar fora del circuit de les ciutats principals i perdre el seu atractiu inversor internacional. L'infor-

me *Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori*, dirigit per Germà Bel, apunta que la bona connectivitat intercontinental és un dels factors que més influeix en la localització de les empreses intensives en el coneixement, com les seves de grans empreses en àrees urbanes, els serveis d'alt valor afegit o la indústria d'alta tecnologia.

Sigui com sigui, el Prat no té altra via que la de convertir-se en un aeroport intercontinental. Però haurà de guanyar la batalla que sembla que AENA i Madrid tenen contra aquest aeroport, potser per por que la criatura es faci gran i s'acabi empassant Barajas. Mentrestant, però, tracten el Prat com si fos la T5 de Barajas.

Gemma Aguilera