

La via valenciana per al Prat



Aquest dijous, representants del món empresarial, de grups socials i del món universitari de Catalunya reivindiquen en un acte conjunt que l'Aeroport del Prat sigui intercontinental. Una bona connexió entre la capital catalana i València podria desviar els passatgers valencians, que ara prenen el camí de Barajas, i engrossir així la demanda intercontinental de Barcelona?

La posició de València, equidistant de les dues ciutats més potents, Barcelona i Madrid, es pot considerar estratègica. La capital catalana té totes les potencialitats per ser la porta de sortida a Europa, mentre que la ciutat espanyola actua fonamentalment com a distribuïdora a la resta de l'estat i al continent americà. Les relacions del Port de València amb Madrid són ben conegudes, i és difícil que el Port de Barcelona rivalitzi seriosament amb el valencià per aconseguir ser el mar de Madrid, mentre les comunicacions fer-

roviàries i per carretera siguin tan deficitàries. En el cas dels aeroports, la situació de desavantatge per atraure passatgers que vulguin prendre vols intercontinentals és encara més notable. Després que la setmana passada s'inaugurés l'ampliació d'una pista, l'Aeroport de Manises oferirà el primer vol regular transoceànic a partir del maig, un enllaç entre València i Montreal operat per la companyia canadenc Air Transat. Serà un vol per setmana i tindrà un preu d'uns 340 euros més taxes. La instal·lació d'aquesta companyia és un pri-

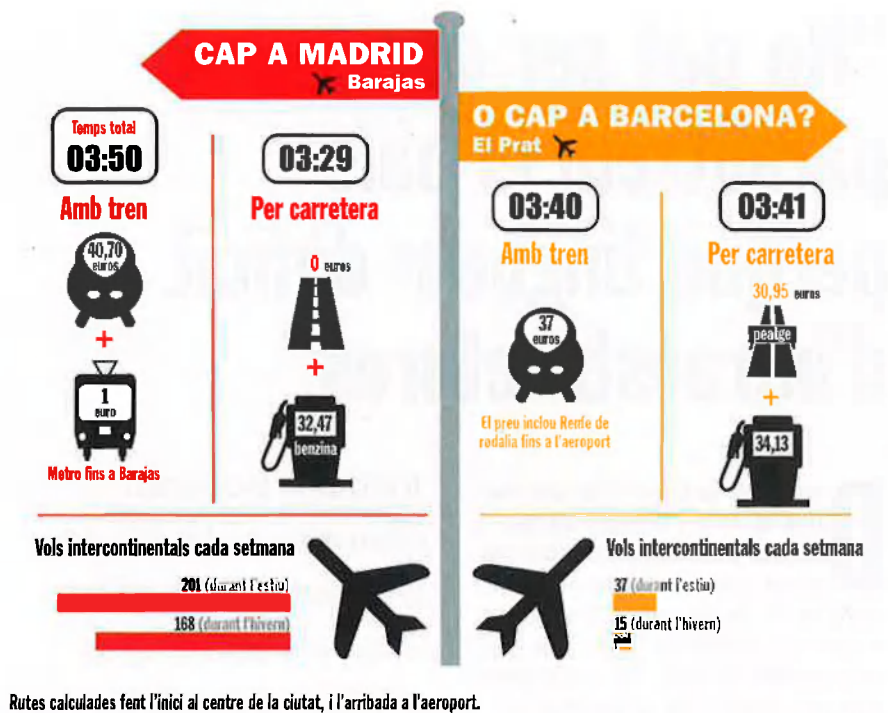
mer pas important per convertir l'aeroport valencià en una infraestructura de primer ordre, que ofereixi uns serveis que s'avinguin més amb el trànsit real de passatgers i la demanda. Però el fet és que, encara avui, quan un ciutadà del País Valencià, ja sigui per turisme o per fer negocis, ha de fer un vol intercontinental, es veu obligat a desplaçar-se a Barcelona o Madrid. Aleshores arriba la tria: l'estiu del 2007, l'Aeroport del Prat tot just arribarà a la quarantena de vols intercontinentals cada setmana, mentre que Barajas superarà els dos-cents vols setmanals. Si aquesta diferència d'oferta no és prou desqualificadora, una mirada al transport pot ser fulminant. Si bé el temps de ruta amb cotxe o amb tren no varia gaire —el trajecte de València a Barcelona o a Madrid es fa en una mitjana de tres hores i quaranta minuts en tots dos mitjans de transport—, econòmicament hi ha una diferència considerable si optem per la carretera, causada pel pagament de peatges que implica arribar a Barcelona. El doctor en Geografia per la Universitat de València Josep Vicent Boira assegura que en aquest cas "és difícil comparar costos quan hi entren també aspectes subjectius com la

comoditat del viatge”, però insisteix a advertir que “és evident que avui és més barat arribar a Madrid que a Barcelona per carretera, perquè a l’A-3 no hi ha els peatges de l’AP-7”.

El futur no solament és cosa d’AENA. Si l’Aeroport del Prat es planteja un futur com a *hub* (plataforma d’interconnexió) intercontinental del sud d’Europa, com reclamen aquest dijous en un acte conjunt el món empresarial, entitats socials i el món acadèmic, no n’hi ha prou d’aconseguir que AENA apliqui criteris correctes en la concessió de l’explotació de la nova Terminal Sud i que les institucions catalanes puguin gestionar aquesta infraestructura per acomodar-la a la demanda, sinó que cal millorar les infraestructures que connecten Barcelona amb altres ciutats importants i també amb Europa.

A parer de Josep Vicent Boira, “la batalla per atraure passatgers valencians entre l’aeroport de Barcelona i Barajas només podrà donar-se si les comunicacions amb la capital catalana milloren molt més”. El fet és que altres ciutats, com Valladolid, Càceres i Sevilla, són captives de l’Aeroport de Madrid, però València, remarca Boira, “pot jugar una doble carta, que és un factor favorable als valencians”. Però aquest expert adverteix que “si no es milloren les comunicacions ferroviàries amb Barcelona, els valencians faran servir l’aeroport de Barajas de manera gairebé exclusiva. En aquest sentit, la pilota està en mans del Govern estatal i de Catalunya, que hauria de reflexionar sobre si li convé, que jo crec que sí, estendre el territori d’influència més enllà del Principat”.

Respecte a quina seria la infraestructura més necessària i eficaç per connectar Barcelona amb València, Boira considera que “el millor seria una bona comunicació ferroviària que enllaçara la ciutat de València amb l’Aeroport del Prat directament, després, fins a Barcelona, amb serveis de *check-in*, de facturació, a l’estació”, i va encara més enllà i assegura que la magnitud de Barajas és un fet contraproduent: “Molta gent preferiria arribar a un aeroport més ‘petit’ com el del Prat, però més còmode i millor gestionat. No crec, doncs, que la millora de la carretera siga argument essencial per a fer del Prat un aeroport al servei, també, dels valencians.”



Per la seva banda, Mateu Turró, catedràtic de Transports de la UPC, considera que la connexió València-Barcelona “només pot funcionar si Barcelona esdevé un *hub* prou important (competitiu amb Madrid) i els vols són prou barats, cosa relativament dubtosa, o més interessant, si finalment tenim un corredor d’alta velocitat com cal i la connexió és intermodal tren-avió”, i destaca que “aquí Madrid va perdre el tren, no va valorar l’avantatge de tenir una connexió amb Barajas; si s’oferissin bones condicions tarifàries a la connexió AVE-avió des de València per agafar a Barcelona els vols internacionals, podria funcionar, igual com per a Saragossa i, potencialment, per al sud de França”.

Reus, Girona, Lleida i Castelló.

Diversos experts sostenen que en el cas de Catalunya, els tres aeroports haurien de ser capaços de treballar com a nucli d’una xarxa potent connectada amb TGV –encara avui inexistent–, i que tant Reus com Girona s’especialitzessin en una bona oferta de vols de baix cost, cosa que alliberaria espai al Prat per acollir vols de mitjana i llarga distància. Ara bé, respecte a quina necessitat hi ha de disposar d’un aeroport a Lleida, que estarà en funcionament l’estiu del 2008, i el de Castelló, que és fonamentalment un caprici del presi-

dent de la Diputació, Carlos Fabra, hi ha molts matisos.

Segons Mateu Turró, “no té sentit fer un nou aeroport a Lleida o a Castelló perquè no hi ha demanda suficient per tenir bones freqüències”. Per a Josep Vicent Boira no és tant una qüestió de demanda, ja que “sovint una obra d’aquest tipus genera la pròpia demanda, però no trobo prescindible l’aeroport de Castelló perquè ja hi ha el de Reus. Si Castelló és prescindible, ho hauria de ser amb vista d’una anàlisi global de les infraestructures de l’eix mediterrani i, abans de res, d’una estratègia compartida de model turístic, cosa que avui no existeix. Dis-sortadament, ni s’ha fet l’anàlisi global a escala del País Valencià ni encara menys, tot i els esforços de la Institució Ignasi Villalonga (IIVEE), a escala de tot l’Euram”, destaca.

En qualsevol cas, perquè el Prat esdevingui més atractiu a ulls dels ciutadans valencians i d’altres territoris, s’ha de convertir en un aeroport de primera. Si finalment Catalunya aconsegueix gestionar la seva infraestructura i fer-la competitiva mundialment –i això passa per desempallegar-se d’AENA–, iniciarà una altra batalla, la de les infraestructures per connectar l’aeroport amb Europa i la resta de territoris de l’Euram.

Gemma Aguilera