



“El corredor aeri potencia encara més Barajas”

Els grups de companyies aèries One World i Star Alliance compartiran l'espai de la T-Sud. One World és encapçalada per Iberia, amb la seva marca de baix cost, Clickair, i amb British Airways i American Airlines, entre més. Star Alliance aplega les companyies Span-air, Lufthansa, Singapore Airlines i US Airways. La companyia de baix cost Vueling i un grup d'operadors intercontinentals també tindran espai a la nova terminal. El catedràtic d'Economia Germà Bel analitza en aquesta entrevista el rerefons de la decisió d'AENA, que només han saludat el PSC i ICV. Tant ERC com CiU la consideren insuficient i alerten del perill que l'aeroport del Prat es quedi definitivament sense la possibilitat de ser un *hub* intercontinental.

Germà Bel (Terres de l'Ebre, 1963) és catedràtic d'Economia de la Universitat de Barcelona. Acaba de publicar, amb Xavier Fageda, el llibre 'Aeroports i poder' (Edicions 62, 2007), on dóna arguments tècnics per a dir adéu a AENA.

—Iberia era en el punt de mira per l'assignació d'espais per a la T-Sud de l'aeroport del Prat, una decisió que pren exclusivament AENA. Ara que ja en sabem el repartiment, us sembla que aquesta companyia, i l'aliança que encapçala, One World, n'ha estat la gran beneficiada?

—Depèn de què s'entengui per *guanyar*. La realitat, que es pot interpretar com un premi o no, és que Iberia i l'aliança que encapçala, One World, tot i descartar d'una forma molt clara en els plans de futur les operacions intercontinentals transoceàniques des de Barcelona, han obtingut una posició preferent a la terminal sud, precisament la més indicada per a fer-hi aquestes grans operacions.

—L'arribada del TGV a Barcelona el 21 de desembre d'enguany és, probablement, un anunci d'agreujament de la crisi del servei de pont aeri. Com repercutirà en Iberia el fet que a la T-Sud s'obri un corredor Barcelona-Madrid?

— És una bona notícia per a Iberia,

que fa temps que arrossega una crisi en aquest servei, i que sap perfectament que el TGV no l'hi ajudarà gens. Ha aconseguit que s'obri un corredor Barcelona-Madrid que substitueix el pont aeri en el punt més idoni de la nova terminal, que farà que els vols més eficients de Barcelona siguin aquells que van a Barajas, és a dir, aquells que tenen capacitat de fer connexions a l'aeroport de Barajas. Tots sabem que el TGV farà molta competència en el model de viatge des d'un centre de ciutat a un altre centre de ciutat, i d'aquí ve la reestructuració del pont aeri, que, per cert, ja estava liberalitzat. En aquest punt, doncs, no hi ha notícia, perquè abans ja es podien demanar freqüències a Madrid.

—Voleu dir que aquest nou corredor aeri afavorirà encara més els interessos d'Iberia?

—La T-Sud estarà enllestida el 2009, però amb les instal·lacions actuals ja hi ha companyies que a certes hores del dia disposen de freqüències de pont aeri. Com deia, no hi ha cap novetat en aquest sentit, perquè el servei ja estava liberalitzat i qualsevol companyia pot demanar les freqüències que vulgui a Madrid. Ara, una altra cosa és que el gestor aeroportuari els donés els *slots* o no. En tot cas, el pont aeri s'emmarca en un model de gestió de ruta, no pas de gestió d'instal·lacions com la T-Sud.

—Per tant, no és una decisió que obri el mercat del pont aeri a unes altres companyies que hi puguin estar interessades?

—Doncs no. La decisió respon a una estratègia de potenciació de Barajas. No fan un pont aeri més obert, sinó que canvien el pont aeri, en crisi parcial per l'arribada del TGV, per un corredor Madrid-Barcelona que els permeti de reforçar els avantatges competitiu de la connexió entre l'aeroport de Barcelona i el de Barajas per a les connexions intercontinentals. Aquesta és l'anàlisi tècnica de la situació, independentment de l'opinió personal que pugui tenir cadascú.

—AENA ha insistit que la decisió presa respecte a la T-Sud és revocable. Això vol dir que no es tanca definitivament la porta perquè el

Prat pugui atreure companyies que operin més vols transoceànics?

—Que la decisió sigui revocable tampoc no és cap notícia nova ni cap concessió especial per a l'aeroport de Barcelona. Totes les decisions que es prenen quant a assignació de terminals als aeroports espanyols són revisables i revocables. Les de la T-4 també ho eren, i les d'aeroports com ara el de Badajoz o Alacant, per exemple.

—En quines circumstàncies es podria revocar l'assignació d'AENA?

—La ministra de Foment, que és persona competent, i no té ironia, ha explicat amb molta precisió que això són assignacions d'espai, no adjudicacions, de manera que no resten sotmeses a cap vinculació contractual. Això vol dir que, per la pròpia naturalesa jurídica, són revisables. Però ha de quedar clar que els motius que s'adueixen amb vista a possibles revisions no tenen gran cosa a veure amb l'operativitat intercontinental de

estar interessades a operar a l'estat espanyol?

—Aquest missatge ja ha arribat a tota la comunitat aeroportuària. Amb un sistema de gestió tan peculiar com l'espanyol, en què l'operador aeroportuari que pren les decisions sobre assignació d'espais avui les prendrà demà en un altre aeroport, perquè els controla tots, el missatge no pot ser cap més.

—Quines possibilitats de creixement té l'aeroport de Barcelona, amb aquest plantejament?

—La vitalitat de Barcelona i de la seva àrea territorial és molt forta, de manera que continuarem creixent en aquest tipus d'operacions intercontinentals. Però passa que, d'acord amb les expectatives que hi havia, avui és més difícil que abans-d'ahir d'arribar a consolidar un *hub*. Continuarà creixent per una qüestió de pes econòmic i demogràfic, però tindrem poca ajuda per part del gestor aeroportuari, al-

“D'acord amb les expectatives que hi havia, avui és més difícil que abans-d'ahir d'arribar a consolidar un 'hub' al Prat”

les diverses propostes, sinó amb possibles canvis de naturalesa jurídica o d'estructura de la propietat de les companyies, és a dir, probablement d'identitat nacional.

—Com s'han d'interpretar aquestes regles de joc, doncs?

—D'entrada queda clar que allò que es valora més com a supervisió respecte a aquestes propostes és més aviat la seva característica d'identitat nacional i no pas l'operació concreta de projectes intercontinentals des de Barcelona.

—La decisió d'AENA sembla una solució només de present. Ho pot ser també de futur?

—La meua opinió és que el gestor aeroportuari ha deixat molt clar que vol un aeroport potent a Barcelona, i a la vegada vol consolidar la doctrina que les connexions intercontinentals a Espanya es prioritzen des de Madrid.

—Aquest és el missatge que, a parer vostre, AENA dona a totes les companyies aèries que poguessin

menys a curt termini. Afrontarem més dificultats i no tindrem tant estímul ni iniciativa com hauríem tingut si el gestor aeroportuari hagués pres unes decisions diferents.

—Us ha sorprès que el lobby empresarial que el març passat va reclamar un aeroport transoceànic en un acte a l'IESE valori prou positivament la decisió d'AENA?

—Sóc molt respectuós amb totes les opinions que s'han expressat. Cada persona o entitat, segons la posició en què es troba i el paper que fa en aquest procés de discussió social, té en compte unes prioritats o unes altres, i tot plegat motiva opinions molt diferents. Des del punt de vista tècnic, a mi em sembla molt evident que s'ha fet respecte a l'assignació d'espais segons la intercontinentalitat, el corredor Madrid-Barcelona i el concepte de revisabilitat que s'ha venut.

Gemma Aguilera