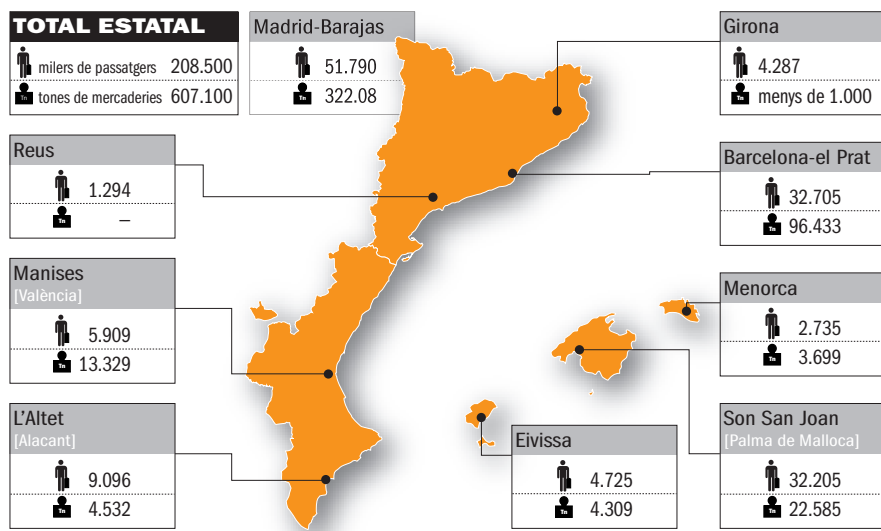


Trànsit als aeroports comercials el 2007



Font: Ministeri de Foment

I la situació no fa cara de millorar. Si res no canvia, cosa previsible perquè els dos partits estatals estan d'acord que per cap concepte no es pot permetre la descentralització de res, l'executiu de Zapatero aplicarà a final del 2010 el seu projecte de blindar el control estatal dins la nova estructura d'AENA. Aquest agost el consell de ministres va aprovar la separació de la navegació aèria (torres i centres de control del trànsit), i ara el pla és crear una nova societat per a gestionar els aeroports —de moment només Barajas i el Prat—, oberta al capital privat en un 30%. L'estat espanyol, però, es reserva la majoria en cada societat i filial del nou model aeroportuari i posa en qüestió la promesa que la Generalitat hi tindrà un paper *determinant*. De fet, la participació de les comunitats es redueix al 19%, en un consorci que només decidirà sobre aspectes secundaris que no tenen a veure ni amb la política comercial ni amb la gestió de la infraestructura.

Lligats de mans i peus. En aquest context, si s'aprova el pla de l'executiu espanyol el 2010, AENA continuarà gestionant els aeroports que canalitzen tràfic comercial al territori espanyol i continuarà essent la propietària de totes les instal·lacions associades a aquests aeroports. Tots els aspectes centrals de l'activitat dels aeroports, com les inversions o les negociacions

que puguin establir-se amb les companyies aèries, seran encara responsabilitat d'AENA.

Un dels principals arguments de l'estat per a frenar el canvi lògic a una gestió individualitzada és que caldria establir algun mecanisme que prestés suport financer a aquells aeroports regionals que no poden generar prou trànsit per a ser rendibles. També s'adueix que, a curt termini, la progressiva extensió del tren de gran velocitat com a element competidor de l'avió en distàncies mitjanes intensificarà els problemes financers dels aeroports.

De moment, sembla que l'estat no té cap intenció de descentralitzar la gestió dels aeroports, i ofereix un petit succedani només per a Madrid i Catalunya. Oblida aeroports tan potents com els de Manises i Son Sant Joan que, si bé no arriben a la xifra arbitrària fixada de 30 milions de passatgers, són una peça clau per al sosteniment del sector turístic.

El futur dels nostres aeroports comença el compte enrere, perquè si ara ja no es canvia el model de gestió, quedaran atrapats per AENA durant molts anys més. Segui amb titularitat autonòmica, local o amb cotitularitat consorciada de diferents administracions, la superació del model de titularitat i control central i de caixa única és imprescindible per a avançar en la modernització de la gestió aeroportuària.

Gemma Aguilera

El març de l'any passat, 136 entitats de la societat civil i empresarial i una llarga llista d'acadèmics es reuneixen al IESE per reclamar un aeroport intercontinental per a Barcelona. Què se n'ha fet, d'aquell moviment i de la força que semblava que tenia?

—Doncs que només va semblar-ho, i aquell moviment s'ha diluït.

—Madrid té massa força per a enfrontar-s'hi?

—No hem de buscar a fora responsables de la dilució d'aquell esperit, perquè la realitat és que s'ha gestionat molt malament des de Catalunya.

—Els darrers anys, el trànsit de passatgers a l'aeroport de Barcelona havia crescut molt. Però les darreres dades registren una caiguda del 5%. Aquesta reducció és atribuïble a una mala gestió per part d'AENA o a la lògica de la crisi global?

—La gestió d'AENA no va tenir cap mèrit en el creixement del trànsit al Prat, ni tampoc no ha tingut cap culpa de la caiguda, perquè la gestió d'AENA als aeroports és passiva, és a dir, concep la gestió com la instal·lació física de pistes, passarel·les i accessos a terminals. En cap cas no és una gestió proactiva i comercial que pugui donar cap resultat.

—Per què s'hi ha reduït el trànsit, doncs?

—La reducció va relacionada, per una banda, amb les companyies de baix cost, que no tenen estratègies amb visió intercontinental; per una altra banda, amb la retirada d'Iberia, i també és efecte de l'AVE.

—Qui ha dissenyat el TGV i ha posat els terminis és l'estat, que controla AENA. No hi té res a veure, doncs?

—És un error de pensar que es planifiquen de forma coordinada els aeroports i més infraestructures, perquè no s'ha fet mai. No és infreqüent a la història d'Espanya que hi hagi augments simultanis de serveis en modes o trajectes que es fan la competència. Va passar a final dels 80 i principi dels 90 amb les autovies i el ferrocarril, i passa ara amb l'AVE i els aeroports, i no hi ha una planificació coordinada. Per tant, no hi ha cap intenció, ni bona ni dolenta.

—Doncs fa la sensació que hi ha

“Catalunya quedarà molt perjudicada si dóna per bona la reforma d’AENA”

Germà Bel (les Cases d’Alcanar, Montsià, 1963) és catedràtic d’economia aplicada de la UB. És autor, amb Xavier Fageda, de l’estudi ‘Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori’ (2006). Bel adverteix que el futur del Prat pot quedar tocat de mort si s’accepta la participació residual que ofereix l’estat en la gestió de serveis secundaris.



una voluntat expressa de l’estat de potenciar Madrid i totes les seves infraestructures.

—Que Madrid és el centre de comunicacions d’Espanya i que totes les comunicacions s’organitzen físicament i en l’àmbit de la gestió a l’entorn de Madrid ha quedat ben clar a la darrera

dècada. Però això no té res a veure amb l’evolució del trànsit a l’aeroport de Barcelona.

—**I doncs?**

—El problema de la gestió dels trànsits a Barcelona no és a termini curt i mitjà, en què si els vols són rendibles es fan, i si no, no es fan. El problema

és amb els vols transcontinentals de llarga distància, que exigeixen a les companyies estratègies i actuacions en xarxa per a fer connexions. I aquesta és la mena de trànsit que més manca a Barcelona. La reducció de passatgers al Prat no es deriva de la distància curta i mitjana, sinó de la llarga.

—**Barcelona podria tancar el 2008 per sota de 30 milions de passatgers?**

—El 2007 es va tancar amb 32.900.000 passatgers. És molt possible que no arribem a 30 milions, i això vol dir el Ministeri de Foment haurà de canviar el projecte que va presentar l'1 d'agost passat. En aquest projecte proposa una participació a les administracions autonòmiques dels territoris en què els aeroports superin aquest trànsit, és a dir, Barcelona i Madrid. Però, és clar, si el Prat no hi arriba, hauran de rebaixar el llistó.

—**Quina mena de participació hi tindria Catalunya, segons aquest projecte?**

—Hem d'esperar a sentir els detalls del projecte, però, pel que se n'ha dit fins ara, sembla que la participació autonòmica serà marginal i no afectarà decisions clau del sistema com ara les tarifes, les inversions i les polítiques comercials, que continuaran centralitzades en AENA.

—**Què gestionaria la Generalitat, doncs?**

—Aspectes perifèrics, com el servei de terra i les botigues, que serien gestionats per un consorci en què la Generalitat hi tindria un 19% de participació.

—**A parer vostre, acceptar aquestes condicions què significaria per al futur del Prat?**

—Significa que acceptes no tornar a negociar la gestió de l'aeroport durant tota una generació, i és deixar una herència molt dolenta als nostres fills.

—**Es tancaria la porta a ser un aeroport de connexió intercontinental?**

—Efectivament, quedaria barrada la porta més gran sobre la qual es pot actuar, que és aconseguir una gestió que tingui per objectiu potenciar l'aeroport de Barcelona tenint en compte el seu territori i anant a buscar negoci i activitat, sobretot a competir en el segment transcontinental. El poc o molt que es pugui aconseguir, tenint en compte la limitació que implica no tenir una gran companyia convencional amb base al Prat, s'aconseguirà per la via d'aquesta gestió. L'aplicació d'aquest projecte, en principi, és prevista d'aquí a dos anys, però podria ajornar-se, i els detalls finals poden variar. Ara bé, si es manté l'arquitect-



JORDI PLANAS

tura que s'ha comunicat, Catalunya en resultarà molt perjudicada.

—**És cert que no tenim una companyia tradicional amb base a Barcelona, però les traves d'AENA tampoc no ajuden a atreure'n cap...**

—Iberia només té interès en Barcelona com a alimentadora de Barajas, però hi ha més companyies que sí que hi tenen interès, com Air Nostrum o Delta Airlines Continental, i és possible que quan passem aquesta situació de crisi unes altres companyies continuïn augmentant les operacions transcontinentals. Pel que fa a la concessió dels permisos d'aterratge i enlairament, diguem que les companyies no són tan ben tractades per part d'AENA com ho són en uns altres aeroports.

—**El Prat podria acabar convertint-se en una simple plataforma distribuïdora de baix cost, com apunten alguns sectors?**

—No veig el motiu pel qual l'aeroport de Barcelona s'hagi de convertir només en una plataforma de baix cost, tot i que és cert que no hi ha una companyia principal que hi tingui la base. Aeroports potents com el de Manchester o el de Boston tampoc no en tenen, i no són simples plataformes de baix cost. L'àrea metropolitana de Barcelona té prou potència per a no ser només un aeroport de baix cost, i si a més es pogués gestionar l'oferta de vols per captar més demanda, el potencial seria més real.

—**Tenir establertes companyies de baix cost li resta prestigi, a un aeroport?**

—Que hi hagi una bona oferta de baix cost no ha pas de ser dolent. A mi em sembla bé, perquè tenen una qualitat de servei i uns preus envejables. No entenc l'argument dels qui defensen que sempre són millors les coses més cares —que, tot sigui dit, sovint tenen menys qualitat.

—**Però és cert que un aeroport amb projecció internacional no pot viure fonamentalment del baix cost.**

—Justament, el problema d'aquestes companyies no és ni la qualitat ni el prestigi, que s'ha demostrat que en tenen, sinó que no fan connexions. I per potenciar el trànsit transcontinental necessitem connexions que afegixin demanda d'unes altres zones properes a la teva àrea d'influència. Aquest és l'únic problema de les companyies de baix cost.

—**Els aeroports de Girona i Reus s'han especialitzat en el baix cost. Si Barcelona potencia aquesta oferta, no pot ser un perill per a aquests aeroports més modestos?**

—Girona i Barcelona no competeixen, ni tampoc Barcelona i Reus, de la mateixa manera que no competeixen Orly i Charles De Gaulle a París. L'aeroport de Girona té molt de futur si manté una bona cooperació amb Ryanair, i Reus no ha disparat tan fort, però ho fa bé.

—**Aviat entrarà en funcionament la T-Sud del Prat. Pot néixer ja col·lapsada?**

—La T-Sud, a curt termini, no s'hauria col·lapsat ni tan sols si el Prat hagués continuat creixent al ritme que ho feia. El Prat té capacitat per a anys, perquè és com la borsa i els habitatges, no podia créixer vint anys més al mateix ritme, no s'ha vist mai.

Ara és moment de ser realistes, i no hi ha cap prioritat de fer un satèl·lit de la T-Sud perquè trigarem molts anys a veure col·lapsat el Prat. De vegades discutim qüestions a trenta anys vista per no discutir coses d'ara que són molt complicades. Però, agradi o no, la discussió d'ara és la gestió de l'aeroport.

Gemma Aguilera