



L'aeroport del Prat va pel camí de tancar el 2008 amb menys de 30 milions de passatgers, a punt d'inaugurar la nova terminal sud.

Un aeroport congestionat fora de l'agenda dels grans

D'aquí a pocs anys, l'aeroport del Prat tindrà una terminal sud consolidada, ocupada per companyies que no tenen interès a potenciar Barcelona com a punt de connexions intercontinentals, i probablement ja hi haurà en marxa una terminal satèl·lit que convertirà la principal infraestructura de comunicació del país en una esponja capaç d'absorbir 70 milions de passatgers l'any. A més, les companyies de baix cost hi tindran un pes molt important i hi haurà un domini clar de les línies aèries lligades al grup Iberia. Aquest és el panorama que es dibuixa a l'aeroport de Barcelona si no hi ha un tomb radical en la gestió, que vol dir una política de tarifes i d'inversions adequada a les necessitats dels usuaris i de les companyies

Les aspiracions catalanes de pilotar el futur del seu gran aeroport poden quedar limitades a poca cosa més que a participar en la tria de les botigues que han d'ocupar els vestíbuls. Això pretén la nova AENA, i serà així si ningú no li planta cara.

aèries. Aquesta anàlisi és admesa per experts del món acadèmic i també per CiU, ERC i ICV, que reclamen, sense matisos ni percentatges, que les decisions sobre el dia a dia dels aeroports catalans es prenguin des de Catalunya i amb la participació, també, del sector privat.

El gran dèficit de l'aeroport català aquests anys vinents no serà la manca d'infraestructures, sinó la gestió ineficient de les pistes. A parer de Xavier Fageda, professor d'economia de la UB, "el Prat tindrà problemes amb la capacitat de les pistes, que són les que acaben determinant el nombre d'operacions per hora. Si bé ara vénen dos o tres anys de crisi en què el trànsit no creixerà, després és previsible un creixement que durà a la congestió, i crec que trigarem força temps a corregir-la, perquè ni el sistema de preus ni les inversions no són els adequats". La nova T-Sud, més espaiosa, amb més bons accessos i més bons serveis, ha estat adjudicada a companyies que no programaran vols intercontinentals, mentre que la resta de companyies que ja hi aposten o que tenen plans de futur



per a Barcelona continuen emplaçades a les terminals antigues. Si el Prat tingués una gestió individualitzada, apunta Fageda, “es podrien assignar els espais a les línies aèries d’acord amb els seus projectes: s’atorgarien les millors instal·lacions a les companyies que tinguessin un pla millor i es fixaria una política comercial pròpia per a atreure la millor oferta”. Però els elements que poden ser determinants per a encaminar el futur de l’aeroport, com ara l’assignació dels permisos d’enlairament i aterratge (*slots*), l’ús de terminals o el màrqueting es troben blocats per AENA, que, d’una altra banda, no té una política establerta en aquests àmbits.

Tot i la solidaritat que es pressuposa del sistema centralista de gestió espanyol, el gran beneficiat n’és Barajas, que ja fa una funció d’aeroport de connexió (*hub*), especialment en destinacions de l’Amèrica Llatina, mentre

que l’aeroport de Barcelona genera molt trànsit de punt a punt i alimenta les grans companyies europees que operen en xarxa als grans aeroports europeus, com els de Londres, París o Frankfurt. Això fins al punt que el pes de trànsit extracomunitari sobre el total de passatgers registrats a Barajas l’any passat fou del 20%, mentre que en el cas català només representà el 5% del total. D’una altra banda, l’aeroport de la capital espanyola duplica el de Barcelona en nombre de passatgers que hi efectuen connexions amb unes altres destinacions.

El model de país, factor clau. De fet, el gran mal del Prat en un futur immediat no serà l’econòmic, perquè les inversions en infraestructures que hi ha fet AENA són força correctes, sinó la gran barrera que ha imposat aquest ens gestor públic per impedir-ne el creixement natural, mentre que

s’ha dedicat gairebé exclusivament a engreixar Barajas com a únic aeroport amb aspiracions transcontinentals.

El futur del nostre principal aeroport exigeix, en bona mesura, de determinar quin model de país es vol presentar al món. Si hom aposta per ser una regió amb una gran capital turística i tenir un trànsit fonamentalment turístic, aleshores els serveis que ofereix actualment l’aeroport del Prat ja són adients, perquè ja té un 30% dels vols dirigits per companyies de baix cost que connecten amb les principals ciutats europees.

Ara bé, si aquest aeroport vol respondre als interessos i a les necessitats d’una àrea urbana i ambiciosa anar més enllà d’una gran destinació turística per esdevenir una gran àrea de negocis i atreure empreses de valor afegit, calen gestors que puguin definir objectius comercials. I sembla que la segona opció és la que han triat la societat civil i la majoria d’empresaris del país com a únic camí possible per a garantir que el segon aeroport de l’estat espanyol en nombre de passatgers i d’operacions de càrrega no acabi essent un aeroport de segona categoria que desaparegui de la xarxa global.

El gran dèficit de l’aeroport del Prat no serà la manca d’infraestructures, sinó la gestió ineficient de les seves pistes

“No són els aeroports, que han de competir entre ells, sinó les ciutats”

Fernando Echegaray (Barcelona, 1959) és director de l'aeroport de Barcelona des del febrer del 2006. Enginyer tècnic industrial i graduat en direcció general pel IESE, es va incorporar a AENA el 1985. Ha estat responsable de diverses àrees de l'aeroport de Son Sant Joan i director de l'aeroport de Tenerife.

—Què significarà per a la projecció internacional de l'aeroport del Prat la nova T-Sud, que s'ha d'iniciar el maig de l'any vinent?

—Serà un pas molt important des del punt de vista qualitatiu i quantitatiu, perquè ens permetrà de garantir el creixement futur i consolidar la posició de l'aeroport en el panorama

europèu i mundial. Actualment som el novè aeroport d'Europa i ens trobem entre els 35 primers del món. Ara fem una inversió de 5.000 milions d'euros per potenciar la nostra projecció, i això és possible gràcies al compromís inversor d'AENA i del Ministeri de Foment.

—Amb aquesta terminal, l'aero-

port podrà assumir els reptes que té davant, o ja caldria anar pensant en una nova terminal o en l'ampliació de les existents?

—Amb la nova terminal podrem garantir el futur de l'aeroport fins més enllà de l'any 2025 i arribar a tenir 50 milions de passatgers anuals amb una total garantia de qualitat. Amb tot, AENA ja treballa en la futura construcció d'una terminal satèl·lit que ens permetrà d'arribar fins a 70 milions de viatgers. La cosa més important per a assegurar el futur d'aquesta infraestructura és avançar-se a les futures demandes de les companyies aèries i dels passatgers.

[continua a la pàg. 66 >>](#)

Lluny de ser atractius al món.

Entre els factors que tenen en compte les empreses per a emplaçar les seues internacionals en un país o en un altre hi ha la proximitat al poder polític —que en regularà l'activitat— i al poder econòmic —que determinarà l'escenari en què aquestes empreses duren a terme els negocis. Però, probablement, el factor decisiu és la xarxa de comunicacions que ofereixi la ciutat en qüestió, tant a l'àmbit nacional com a l'internacional. I si es comparen Barcelona i Madrid en aquest sentit, la golejada és humiliant. I és precisament la por que Catalunya remunti el partit allò que fa que AENA barri el pas a qualsevol intent de Barcelona de convertir-se en un gran pol d'atracció d'empreses multinacionals.

I què passaria si l'aeroport del Prat oferís rutes transcontinentals i es gestionés la política comercial per a satisfer els interessos dels seus clients? Doncs que Barcelona guanyaria un atractiu enorme als ulls dels empresaris. Disposa de treballadors altament qualificats, d'un clima molt més agradable que no pas la capital espanyola i —el principal avantatge— és molt més prop d'Europa per terra, mar i aire.

Però ara que fa dos anys que a Catalunya es va armar un gran rebombori esperant la decisió d'AENA sobre qui ocuparia la futura terminal sud del Prat, i quan en fa un que la societat civil i el món empresarial i acadèmic reivindicaren a l'auditori del IESE un aeroport transcontinental per a Catalunya, tot ha quedat en lletra morta.

La T-Sud és a mans de l'entorn d'Iberia, que mira Barcelona com una simple alimentadora de passatgers que travessaran els passadissos de Barajas per a fer llarga distància; el moviment reivindicatiu del març de l'any passat s'ha dissolt i alguns dels seus integrants ja han donat per bons els postulats de l'executiu de Zapatero que vesteixen l'aparent reforma de l'ens públic gestor d'infraestructures que va aprovar el consell de ministres l'agost passat i que podria entrar en vigor el 2010.

Plans del govern per a volar més. El Prat és el vaixell almirall, però Catalunya disposa de 3 aeroports més —Girona, Reus i el futur aeroport de Lleida— i 7 aeròdroms, a més de 24 pistes per a aparells ultralleugers.

A aquestes instal·lacions, cal afegir-hi mig centenar d'heliports i helisuperfícies. El govern català té engegat un pla per al sector de l'aviació per al període 2007-2012, que inclou la creació de la nova societat Aeroports de Catalunya. A més, es proposa uns eixos de treball prou ambiciosos per a afrontar el futur d'aquestes infraestructures de comunicació. Entre els més rellevants hi ha el fet de donar suport a Barcelona com a aeroport intercontinental i bastir una ciutat aeroportuària al voltant del Prat de Llobregat; diversificar el trànsit que rep l'aeroport de Reus i contribuir a millorar i a ampliar el de Girona, que ja és comptat entre els aeroports europeus que més han augmentat l'activitat els darrers anys; i construir un aeroport corporatiu a la rodalia de Barcelona.

Però els objectius d'aquest pla semblen molt lluny si finalment l'executiu espanyol compleix la reforma d'AENA, en què la Generalitat tindria només una presència testimonial (el 19%) en aspectes secundaris del Prat, que no tenen res a veure amb una gestió comercial de l'oferta ni dels serveis de qualitat per als usuaris.

ve de la pàg. 65 >>> —**Potser amb una terminal com la T-4 de Barajas es podrien satisfer més bé les necessitats comercials de l'aeroport i dels clients.**

—La nova terminal té més de 500.000 m²; per tant, és més gran que la T-4. I disposarà de més de 90 locals comercials. Podem felicitar-nos que el nostre model d'oferta comercial hagi estat un exemple seguit per molts aeroports, tot i que les dimensions de cadascun vagin d'acord amb les necessitats.

—**Un aeroport ha de poder competir amb un altre per atreure passatgers i companyies aèries?**

—Sota el meu punt de vista, no són els aeroports que han de competir entre ells, sinó les ciutats.

—**Fa la sensació que AENA sí que té interès que Barajas competeixi.**

—Per la meva responsabilitat, us puc assegurar que AENA té el compromís

“És un error atribuir connotacions negatives a les companyies de baix cost, que representen prop del 30%”

de dotar l'aeroport de Barcelona de prou capacitat perquè pugui créixer i perquè pugui donar servei a companyies i passatgers amb la màxima qualitat. És a dir, que l'ens gestor posa les bases perquè qualsevol companyia aèria pugui decidir d'establir un hub a les nostres instal·lacions.

—**A parer vostre, Barcelona té potencial per ser un gran hub intercontinental, o ja ho és?**

—En certa manera, ja ho és, perquè permet de fer connexions internacionals i intercontinentals entre companyies. Tenim quatre connexions diàries amb Nova York. Només aquesta oferta ja és molt important. Ara hem

d'aconseguir que el grau de connectivitat creixi cada vegada més i que amb això puguem presentar una oferta més àmplia que millori les 150 destinacions que tenim actualment.

—**Amb quantes connexions intercontinentals estariu satisfet, com a director de l'aeroport?**

—A la darrera temporada d'estiu hem tingut 29 rutes intercontinentals directes, incloent-n'hi tres de transport de mercaderies. El trànsit internacional continua creixent a bon ritme; al setembre ha augmentat d'un 20%. Tenim una bona base per a créixer en aquest nínxol de mercat i som molt optimistes amb vista al futur.

Lleida: una aposta complexa. Si sigui com sigui, hi haurà un projecte que sí que es podrà materialitzar al marge de les decisions centralistes de Madrid: l'aeroport de Lleida-Alguaire, que serà el primer aeroport comercial que promou la Generalitat. La construcció d'aquesta infraestructura va molt avançada, i podria estar enllestida el primer trimestre del 2009. Segons els primers estudis de viabilitat, el trànsit que podria tenir seria entre 400.000 i els 500.000 passatgers l'any, que farien ús de línies regulars en companyies que volen de punt a punt, en vols xàrter, en vols no regulars relacionats amb el turisme als Pirineus, o amb origen a Lleida i destinació a capitals europees.

Quina viabilitat pot tenir aquest nou aeroport? A parer de Xavier Fageda, el fet que l'àrea local immediata de referència sigui molt limitada —és a dir, poc poblada i mal comunicada— “és un impediment considerable per al seu desenvolupament”, factor al qual cal afegir “la competència tan forta que implica tenir molt a prop l'aeroport de Saragossa i el TGV, que connecta amb Barcelona i Madrid ràpidament”. A banda, afegeix Fageda, “no deixa de

ser lluny de les zones turístiques dels Pirineus. Perquè un aeroport tingui sentit cal pensar en rutes aèries que siguin rendibles i, en el cas de Lleida, no sembla que n'hagin previst cap”.

Per contra, els aeroports de Girona i de Reus tenen el futur més ben definit. Girona té un desenvolupament extraordinari, però amb una activitat massa lligada a una companyia aèria, Ryanair, amb una política comercial molt agressiva. En aquest sentit, l'aeroport hauria de tenir la previsió de desenvolupar estratègies paral·leles per si un dia aquesta companyia ja no troba rendible de centrar l'activitat en aquest territori. Sigui com sigui, el resultat de l'estratègia de l'aeroport de Girona ha estat que ha crescut a gran velocitat i ja es troba entre els cinquanta aeroports amb més trànsit d'Europa.

Pel que fa a Reus, ja acumula un trànsit anual superior a un milió de passatgers. “El problema és que té trànsit xàrter, i s'hauria d'especialitzar en trànsit regular, tot potenciant algunes rutes de negoci que ja funcionen molt bé. Evidentment, ha de mantenir l'oferta de vols turístics que li dona bon resultat”, apunta Fageda. Amb una àrea urbana de més de 500.000

persones, Reus té moltes possibilitats de créixer com a aeroport de primera i, sense buscar objectius tan ambiciosos com els de Girona, aquest aeroport encara té molt camp per córrer.

Han d'alimentar Barcelona? Quina relació haurien de tenir els aeroports catalans en un context normal de competitivitat? Si des de Catalunya es defensa el trencament del sistema centralitzat d'AENA, amb els aeroports catalans s'hauria d'aplicar el mateix criteri a casa nostra i no fer-hi una rèplica del model espanyol. Així doncs, caldria apostar per una gestió individualitzada de cada aeroport a través d'empreses públics-privades que combinessin les necessitats de cada àrea urbana amb els interessos comercials de qualsevol empresa que gestiona un servei. Ara bé, aquestes infraestructures poden establir aliances que els permetin de gestionar conjuntament determinats trànsits.

Hi ha exemples de cooperació entre aeroports de diversos territoris que han portat beneficis immediats per a millorar la qualitat del servei. El més recent és de fa només dues setmanes, quan els aeroports de París i el de Schiphol Group —gestor de l'aeroport

—Els processos de fusions d'algunes companyies aèries poden perjudicar l'oferta de vols de Barcelona?

—És evident que el mercat aeronàutic es troba en un procés de canvi. Caldrà veure, durant els mesos vinents, com evolucionen els moviments empresarials per tal de pronunciar-se amb coneixement real de les situacions.

—Hi ha qui vaticina que el Prat acabarà convertint-se en un aeroport de segona categoria, sobretot per culpa de l'oferta de baix cost. Què n'opineu?

—Crec que és un error atribuir connotacions negatives a les companyies de baix cost. L'oferta de serveis d'aquesta mena de companyies ha permès que molta gent s'hagi incorporat al transport aeri. Sigui com sigui, l'oferta de vols de baix cost representa a Barcelona una mica més

del 30% del total, un percentatge que tenen la majoria dels grans aeroports europeus.

—Per què creieu que es despres-tigia aquesta oferta des de molts sectors?

—No en tinc la resposta, però insisteixo que el baix cost no necessàriament ha de dur associades connotacions negatives. És una bona oportunitat per al sector que cal aprofitar, i de fet, els ciutadans ja ho fan.

—També heu exercit una part de la carrera professional a l'aeroport de Palma de Mallorca. Com creieu que evoluciona, aquesta infraestructura?

—Palma és un aeroport molt competitiu que té una bona base de creixement i un excel·lent equip de professionals. Vaig contribuir-hi a l'engegada d'una nova terminal i ara tinc la sort de tornar a viure l'obertura de la nova terminal a Barcelona. És una

experiència única que difícilment un professional del món aeronàutic pot repetir gaires vegades al llarg de la seva carrera.

—Com us imagineu l'aeroport del Prat d'aquí a deu anys?

—Estic convençut que tindrem un aeroport amb el futur garantit, molt còmode, pensat per a satisfer les necessitats dels seus clients i situat entre els millors d'Europa. Sóc molt optimista. Com a barceloní, puc dir que estarem orgullosos del nostre aeroport.

—Teniu al cap algun model d'aeroport europeu que us sembli que pot encaixar amb les necessitats de Barcelona?

—El model de Barcelona com a infraestructura és eficaç, ens permet de créixer i ens garanteix el futur. És cert que a Europa hi ha més models, però el nostre és el que és i dona molt bons resultats.



Si la reforma d'AENA que té prevista el govern espanyol s'acompleix, l'aeroport del Prat quedarà encara més lluny d'Europa, on els aeroports competeixen i ofereixen serveis d'alta qualitat.

d'Amsterdam— van signar un projecte d'associació industrial que els ha de permetre de beneficiar-se mútuament de l'experiència comuna, per tal de fer créixer la seva competitivitat en el sector i desenvolupar conjuntament plans de connexió entre els dos hubs. Tots dos grups materialitzaran l'associació a través d'un intercanvi de participaci-

ons, de manera que Schiphol Group es quedarà el 8% del capital d'Aeroports de París, que ara té l'estat francès, a un preu de 67 euros per acció. Alhora, Aeroports de París podrà comprar el 8% del grup neerlandès amb un augment de capital reservat. L'operació potenciarà el desenvolupament de la companyia Air France KLM i la seva

aliança Sky Team, que, recordem-ho, tenia projectes importants per a l'aeroport de Barcelona, però que va perdre la batalla amb l'aliança OneWorld, en què participa Iberia.

Mentre res ni ningú no decideixi alterar l'*statu quo*, l'estat espanyol continuarà fent bandera de tenir un sistema aeroportuari obsolet, només comparable amb el de països com ara Turquia i Romania. Amb l'argument del centralisme i la solidaritat, AENA té el mèrit d'haver empobrit la qualitat de les infraestructures i d'haver tallat les ales a territoris que, si poguessin volar pel seu compte almenys des dels aeroports, ara serien capdavanteres a Europa.

El futur dels aeroports catalans, no tan sols del Prat, és ara a les mans de l'executiu espanyol, però la classe política catalana hi tindrà molt a dir en el moment en què s'hagi de beneir la reforma d'AENA. Potser s'hi resistirà i hi plantarà cara. Les primeres pistes les tindrem amb els pressupostos generals de l'estat, la negociació del nou finançament i la sentència del Tribunal Constitucional sobre l'Estatut.

Gemma Aguilera