

Nova estètica per a l'aeroport del Prat



Rodríguez Zapatero va inaugurar la nova terminal de l'aeroport del Prat. No hi arriba el metro, que amb sort, es trobarà disponible a final del 2011. I, del TGV, encara no n'hi ha un calendari fixat.

L'aeroport del Prat estrena terminal. Donarà servei a 55 milions de passatgers cada any, que fins el 2012 no hi arribaran ni amb TGV ni amb metro. Durant la inauguració, Rodríguez Zapatero va prometre una gestió aeroportuària descentralitzada abans del 2010.

Amb una superfície similar a la de 82 camps de futbol i una amplada comparable a deu carrils d'autopista, la nova T1 de l'aeroport de Barcelona, que supera en superfície però no en cost la T4 de Barajas, ha de catapultar la capital catalana a l'elit mundial de les infraestructures aeroportuàries. Així es va presentar la nova terminal, que dimecres passat va fer el primer vol, a càrrec de la nova Spanair. Les companyies aèries que integren Star Alliance seran les primeres a prestar-hi servei. Després de l'estiu s'hi instal·larà One World, de la qual forma part Iberia, i abans d'acabar l'any, Sky Team, on s'integra Air Europa. Amb aquesta

oferta es preveu un trànsit de 30 milions de passatgers, que enfilarien el volum global de passatgers de Barcelona fins a 55 milions.

L'edifici, dissenyat per l'arquitecte Ricard Bofill, acull una plataforma d'estacionament d'avions de 600.000 metres quadrats, 168 taulells de facturació, 50 passarel·les, 14 cintes de recollida d'equipatge i 12.000 places d'aparcament. També disposa d'11 punts de restauració, 36 botigues, una oficina de "la Caixa", 16 caixers automàtics, un centre de negocis i dues sales VIP. Els serveis s'ampliaran amb gimnàs, perruqueria, centre de massatges i zones per al repòs dels usuaris.

Ara bé, la T1, que ha trigat cinc anys a construir-se i ha tingut un cost de 1.285 milions d'euros, s'inaugura totalment coixa pel que fa als accessos. Ni el servei de rodalia de Renfe ni el TGV ni el metro no hi arriben, i la previsió és que la ciutat i l'aeroport no estiguin connectats per metro abans de final del 2011 o fins el 2012. Aquesta inconexió, totalment insòlita per a un aeroport europeu, ja ha estat denunciada per l'Associació de Promoció del Transport Públic, que indica com a "únic responsable d'aquesta situació" el Ministeri de Foment espanyol. En un comunicat, aquesta entitat ironitza afirmant que "si la T2 fou el primer aeròdrom d'Espanya a connectar-se amb la seva ciutat de referència per ferrocarril, el 1975, la T1 es caracteritzarà per ser el centre generador de mobilitat més important de Catalunya sense accés ferroviari".

Una terminal polititzada. Però més enllà dels termes comercials, la T1 ja neix com una eina de combat polític. D'entrada, CiU i PP han fet bloc per reclamar la paternitat de la infraestructura, que, al seu entendre, es va gestar a l'Hotel Majèstic, en els pactes entre la federació nacionalista i el partit d'Aznar. Per contra, els socialistes defensen que la T1 fou fruit de la bona voluntat del PSOE amb el govern de Felipe González el 1994. Sigui qui en sigui el veritable pare, la nova infraestructura topa frontalment amb una barrera per créixer. La gestió centralitzada d'AENA impedeix qualsevol intent de fer competitiu l'aeroport del Prat sota criteris propis. De manera que Spanair duu a terme els primers vols a la T1 a mercè de la voluntat del gestor públic, i qualsevol altra companyia que pogués tenir interès a oferir vols intercontinentals aprofitant aquesta magnífica infraestructura haurà de passar pel sedàs espanyol. Si AENA percep l'oferta com una amenaça a Barajas i a Iberia, serà difícil que concedeixi cap *s/ot*.

Aquesta ha estat la tònica general d'AENA al llarg de la història. Però hores abans de la inauguració de la ter-

minal, el president de l'ens gestor, Juan Ignacio Lema, va assegurar que ajudarà "qualsevol companyia aèria" que vulgui establir el seu centre d'operacions a l'aeroport de Barcelona. Lema va afirmar que no creu que hi hagi "tracte de favor per a Barajas", i es va comprometre a fer que "les infraestructures aeroportuàries no siguin mai un coll d'ampolla per al desenvolupament de l'aeroport de Barcelona".

Fals debat sobre la gestió? D'una altra banda, el president de l'executiu espanyol va aprofitar l'acte inaugural de la T1, dimarts passat, per prometre un nou model de gestió aeroportuària descentralitzat abans del 2010, en què participaria "la Generalitat i la societat civil" i que "satisfarà les necessitats i les ambicions que legítimament té Catalunya". Zapatero responia així a la demanda del president de la Generalitat, que exigeix un paper "decisiu" en la gestió del Prat. José Montilla es va mostrar agraït amb Madrid, perquè, a parer seu, "la T1 simbolitza el compromís del

govern d'Espanya amb Catalunya i l'esforç inversor més important que hagi fet mai un govern espanyol". Per al president català, la T1 serà "la bandera de la recuperació econòmica, que permetrà al Prat de ser el gran aeroport de la Mediterrània i un exemple de l'Espanya policèntrica i descentralitzada".

Tanmateix, l'apreciació del president català pel que fa a les inversions estatals passa per alt que la T4 de Barajas va costar 4.500 milions d'euros, que, de moment, va pagar l'estat a fons perdut. Sigui com sigui, la nova terminal catalana ha caigut a mans del debat polític, i durant la inauguració la preocupació per la seva projecció intercontinental va ser més aviat inexistent.

També des del govern català, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar que "amb la T1 Catalunya se situarà a la *Champions* de l'aviació", i que pot fer del Prat "un gran aeroport intercontinental, el segon d'Espanya". Nadal va dir que entén "els que volen més", però va afirmar que "la T1 deixa a Barcelona

un futur esplendorós" i que el sistema de gestió "no ha d'enterbolir" la importància de la posada en funcionament de la terminal. Segons Nadal, "la Generalitat entén que la titularitat de l'aeroport sigui estatal", i que si la gestió és compartida no vol dir que l'estat hagi de renunciar a la seva propietat.

L'aposta de Spanair. Al marge de com es gestioni en un futur aquesta infraestructura, la nova Spanair ja té el seu full de ruta per a la T1. Aspira a convertir-se en l'aerolínia de referència al Prat i en "la millor alternativa a Espanya". La companyia catalana, juntament amb els seus socis de Star Alliance, connectarà amb 42 ciutats del món sense pagar el peatge de Madrid. Establirà noves connexions amb Brussel·les, Nova York i Atenes de forma compartida. L'objectiu final és fer créixer de manera substancial el nombre de vols intercontinentals entre el 2010 i el 2011 operats per Star Alliance des de la capital catalana.

Gemma Aguilera

Al Tall.

Vergonya, cavallers, vergonya

Nou repertori entorn a l'obra de Jaume I
Amb Tomeu Penya i Jan-Maria Carlotti com artistes invitats.

4 de juliol
Claustre Universitat
C/ La Nau, nº 2. València
22.30h.

