

Aeroport de Barcelona: Top-5 europeu o T5 de Barajas?

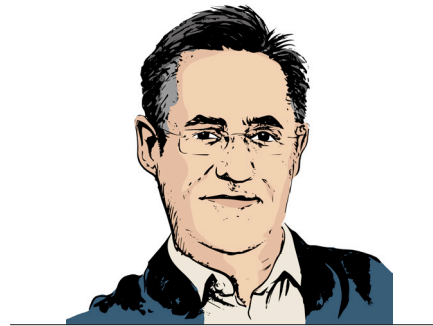
El Prat superarà enguany els 50 milions de passatgers. El debat polític català es reflecteix perfectament a l'aeroport: sobirania o subordinació? Top-5 europeu o T5 de Barajas?

L'aeroport de Barcelona tornarà a batre enguany el seu rècord: els trànsits fins al maig mostren augments sòlids i es poden superar els 50 milions de passatgers a finals d'any, cosa que el consolidarà entre els vuit primers aeroports europeus. Això és molt meritori: Barcelona no és capital d'Estat ni seu d'una companyia aèria que hi concentri vols de radi llarg, ni gestiona l'aeroport des del propi territori.

El trànsit aeroportuari és un dels millors indicadors avançats del cicle econòmic: amb mesos d'antelació, les companyies demanen *slots* i a Barcelona, cada any que passa, hi ha més companyies que volen oferir-hi més vols i més freqüències (i més llargues!). Només una crisi econòmica sobtada o vagues massives poden alterar aquest creixement.

En aquest sentit, la setmana passada un grup de cinc eurodiputats vam dinar al Parlament Europeu amb els CEO dels grups IAG i Ryanair, Willie Walsh i Michael O'Leary: denunciaran a la Comissió Europea les vagues indiscriminades dels controladors aeris de Marsella. Les seves vagues, que no afecten els vols nacionals francesos, perjudiquen terriblement els vols de —i cap a— Barcelona i Palma, han provocat centenars de retards i de cancel·lacions i poden provocar aquest estiu un altre caos de cues massives.

A Barcelona l'augment de passatgers no es produeix només en quantitat sinó també en qualitat: enguany tornen a créixer les connexions intercontinentals i fins i tot Iberia, que s'havia concentrat a Madrid, torna amb una nova marca (Level) per competir amb Norwegian en l'oferta



RAMON
TREMOSA

de vols de llarg radi i baix cost.

En els darrers mesos a Brussel·les, quan he participat en fòrums sobre transport aeri, representants de companyies aèries m'han preguntat sobre el procés català i l'aeroport de Barcelona: si canvia de titularitat (en cas d'independència) o canvia de model de gestió (en cas de reforma en la gestió inspirada en el federalisme aeroportuari alemany), "què fareu de la T1 del Prat? Hi podem venir a operar?". La T1 avui serveix de base a una companyia *low-cost* com Vueling, per decisió d'AENA, que hi ofereixi vols de radi curt, oferta que podria fer des de la T2 com fan Easyjet o Ryanair, o bé des de Girona o Reus.

La terminal T1 del Prat té un disseny ideal per a les funcions de *hub*, és a dir, per alimentar des d'aeroports propers vols de radi llarg amb la màxima facilitat. Així, per

exemple, es podria arribar de Bilbao, València, Palma o Tolosa per la porta B25 de la T1 i es podria embarcar cap als Estats Units o la Xina per la porta B24 caminant només 30 metres.

El fet que l'aeroport de Barcelona sigui de titularitat estatal i que la seva gestió estigui totalment centralitzada a Madrid, sense participació de cap mena de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona o les cambres de comerç catalanes (un cas únic i insòlit en el món desenvolupat) fa que Barcelona pugui perdre oportunitats que té al seu davant.

Així, per exemple, tant el grup IAG (British Airways+Iberia) com Star Alliance (Lufthansa) volen comprar Norwegian, que ofereix molts vols des de Barcelona. Les institucions catalanes no tenen capacitat d'intervenir en aquesta operació i pot passar que l'oferta de vols de radi llarg i baix cost, que avui Norwegian ofereix des del Prat, pugui reduir-se si Iberia compra Norwegian i decideix reduir aquests vols.

Si els propers cinc anys són com els cinc últims, l'aeroport de Barcelona s'acostarà a la saturació, que ara ja s'observa de juny a setembre (un avió cada 30 segons i més de 5 milions de passatgers mensuals). Al 2007 vaig publicar un llibre demanant la construcció d'una tercera pista sobre el mar: en un context d'aeroports europeus saturats i sense possibilitat d'ampliació, aquesta nova pista permetria a Barcelona consolidar-se en el Top-5 europeu, i deixar de ser la T-5 de Barajas. El procés català també va d'això: dret a decidir sobre quin aeroport volem. Conseller Rull, seguim.

Eurodiputat independent pel PDeCAT