

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting i subscripcions  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOI GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**PEL QUE FA ALS 'HUBS', L'OFERTA CREA LA SEVA PRÒPIA DEMANDA**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

Roca  
& Duran

## Com es crea un 'hub'

La ministra de Foment, Magdalena Álvarez, ha tornat a dir que l'aeroport del Prat seguirà vinculat a la xarxa d'AENA. La posició del govern central és ben explícita: en els futurs consorcis amb autonomies, ajuntaments i sector privat, AENA es reservarà com a mínim el 51% de la gestió. Tant de bo el qüestionament d'AENA que va fer el president Montilla fa dotze dies a Madrid (model centralitzat únic al món que impedeix la competència entre aeroports i absència de criteris de mercat en la distribució de les inversions) es concreti en una proposta de descentralització real al Congrés de Diputats amb el suport del PSC, que sempre hi ha votat amb el PP en contra de tot traspàs o canvi de model. Aquest canvi de discurs de Montilla, ni que sigui tàctic, xoca amb el que va dient Jordi Hereu, "que veu compatible la bona gestió amb formar part d'una xarxa centralitzada" (AVUI, 13.04.2007). Després de dir a Madrid que "anar de Catalunya a Europa sense passar per Madrid seria molt més que un error" (*La Vanguardia*, 15.02.2007), caldria que el senyor alcalde concretés quin és el seu model de gestió per al Prat.

**LA MINISTRA ÁLVAREZ TAMBÉ DIU QUE NO CAL** canviar el model de gestió perquè "AENA és el segon millor gestor del món" i Ramon Martínez Fraile diu que "no se'n treu res de traspasar el Prat, atès que no hi ha demanda de mercat per a crear-hi un hub" (un aeroport amb vols directes a altres continents). El món mundial, però, és tossut i es confabula contra AENA: en cap país del món s'està centralitzant la gestió aèria, sinó que en els darrers anys a tot arreu s'aposta per descentralitzar-la i/o privatitzar-la. De la mateixa manera que és més eficient gestionar la sanitat o l'ensenyament des dels governs regionals que des dels governs centrals, i que la recollida d'escombraries és més eficient si la fa un ajuntament que un ministeri, també la gestió individualitzada dels aeroports proporciona molts millors resultats: en competència entre ells, i no sotmesos a una gestió en xarxa, cada territori pot prioritzar els vols que més li convenen en funció de la seva estructura productiva. I així en els darrers anys molts aeroports europeus i americans amb un tràfic de quinze a vint milions de passatgers (com el que té avui Mallorca i aviat tindrà València) han aconseguit bastir una notable oferta de vols directes a altres continents.

**PEDRO NUENO VA EXPLICAR COM ES CREA UN 'HUB'** el 22-M a l'IESE. Va citar les experiències concretes de Boston, Houston i Munic, que fa uns anys es trobaven com avui està el Prat: com aconseguir vols intercontinentals quan a mitja distància hi ha una oferta consolidada? Boston n'és el cas més paradigmàtic: a només 300 quilòmetres dels quatre grans aeroports de Nova York, les grans companyies aèries no en volien ni sentir a parlar, de vols intercontinentals des de la capital de Massachusetts. Com se'n va sortir a Boston? Gràcies a la independència de gestió des del territori: talment un exportador de camises va trucant porta per porta i insistia una vegada i una altra, els gestors de l'aeroport de Boston van anar companyia per companyia, i vol per vol, millorant les condicions que els aeroports de Nova York els oferien (taxes, drets de vols, taulells, hangars...). I així també



XAVIER RAMIRO

**"Si les companyies aèries no anticipen i preveuen un canvi real a Espanya del model de gestió aeroportuària, cap no farà plans per crear un 'hub' al Prat"**

Houston va créixer en vols intercontinentals a tocar del hub consolidat de Dallas, i semblantment Munic i Düsseldorf han crescut a tocar de Frankfurt. Per al professor Nueno la conclusió és clara: un hub passa necessàriament per l'autonomia plena de gestió des del territori que l'ambiciona. Amb "independència de gestió", com diu el president del Banc de Sabadell Josep Oliu.

**AENA, EN CANVI, FIXA UNA ÚNICA TAXA PER A TOTS** els aeroports de la xarxa estatal, pensada per afavorir Barajas quan competeix amb París Charles de Gaulle, encara que perjudiqui tots els altres aeroports espanyols enfront dels europeus. La llibertat d'oferir preus i condicions diferenciades

és l'element clau de la competència, però això és el que deliberadament avorta AENA. Així, no és estrany que des del Prat avui hi hagi poca demanda de vols de classe *business* i el peix es va mossegant la cua: el president Maragall denunciava ara a la revista de la UB que la multinacional ATT hauria instal·lat la seva seu a Barcelona, però que finalment va optar per Madrid per manca de vols directes als EUA des del Prat. Pel que fa als hubs, l'oferta sí que crea la seva pròpia demanda, si més no en una bona part.

**SI LES COMPANYIES AÈRIES NO ANTICIPEN I PREVEUEN** un canvi real a Espanya del model de gestió aeroportuària, cap no farà plans per crear un hub al Prat, atès que la pràctica diària d'AENA seguirà passant per fer de Barajas l'únic aeroport intercontinental d'Espanya. En aquest context, ¿l'assignació de la terminal Sud del Prat es farà pensant en els vols que més convenen al nostre territori (i així afavorir aquelles companyies que estiguin en condicions d'oferir-hi més vols intercontinentals) o bé pensant en maximitzar el preu de venda d'Iberia per mitjà de concedir-li més i millors espais a la nova terminal? No és gaire d'esquerres prioritzar la generació de beneficis dels accionistes d'Iberia (BBVA, Caja Madrid, El Corte Inglés) a costa de deixar sense vols intercontinentals directes les classes treballadores del país, a les quals l'obligat pont aeri encareix notablement volar a altres continents.

Marçal  
Sintes



**No és habitual, però a vegades la nostra política ens ofereix grans espectacles en el sentit positiu del terme.** Un d'ells es va produir la setmana passada a l'Hotel Majestic de Barcelona. L'excusa era la presentació del llibre de Duran i Lleida *Entre una Espanya i l'altra*, però, a part del líder democristià, el qui va atraure la gent va ser qui presentava l'obra, Miquel Roca, i el morbo de veure junts dos personatges enfrontats en el passat, si bé no tan enfrontats com es va creure. A més de protagonisme, Roca i Duran van compartir discurs. Així, l'exaltació de la centralitat i la moderació, i el rebuig de la crispació bipolar. Així, també, la necessitat que CiU s'assegui en el consell de ministres. Va ser encisador observar com Roca, líder del Partit Reformista, que havia de reocupar el centre abandonat per la UCD, etern ministre que mai no fou, aprofitava l'acte per reivindicar-se davant la història, davant Pujol i també davant Mas i els seus nois, que, comprensiblement, van decidir no acudir a la cita. El discurs de Roca i el de Duran, el de Duran i el de Roca, és clar i travat, cosa que en aquests temps que corren ja és, per si mateix, un gran mèrit. Deixin-me, però, apuntar un parell de consideracions. Diria que això de la centralitat agrada sobretot als catalans, potser perquè sabem que és el que ens convé: quan les dues Espanyes es barallen, a qui segur que li trenquen la cara és a Catalunya. Segona: em sembla que abans d'associar-se amb Zapatero, CiU ha de tenir molt clar el com i a canvi de què. I ser intransigent. Si no, acabarà com una mosca enganxada a la mel.  
m.sintes@hotmail.com