

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

 CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

 ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, adjunt a la presidència
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting
GONZALO CANEDO, director comercial
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
JOAN SERRA, director de producció
IVAN GRAU, cap financer
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**EL PRAT NO ÉS BASE DE CAP
GRAN COMPANYIA AÈRIA**

 Ramon Tremosa
i Balcells

 Professor de teoria econòmica a la UB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

La gangrena

AENA+Iberia+AVE = T4

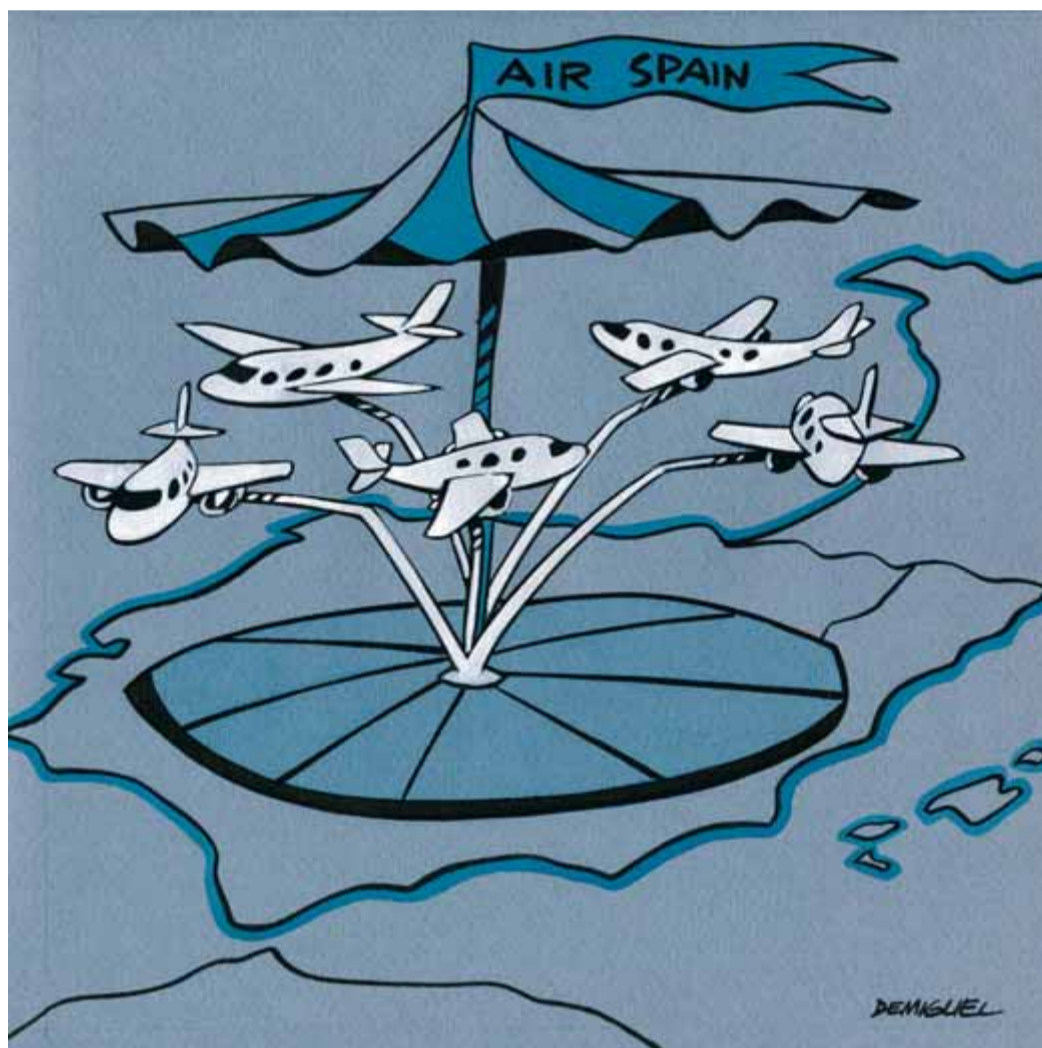
L'aeroport del Prat arribarà enguany als 30 milions de passatgers i se situarà entre els vuit primers d'Europa, superant el de Munic i el de Milà. Tot i això, a l'hivern passat no hi havia cap vol intercontinental des del Prat, enfront dels 153 i 151 vols d'aquests dos aeroports. Això passa perquè el Prat no acull un *hub* intercontinental ni és base d'operacions de cap gran companyia aèria i perquè el model aeroportuari espanyol condemna tots els altres aeroports a alimentar els vols intercontinentals de Barajas.

EL PONT AERI BARCELONA-MADRID-BARCELONA (la majoria dels seus cinc milions de passatgers són catalans que van i tornen) és el més rendible del món. La seva alta freqüència desmotiva les grans companyies perquè programin vols intercontinentals des del Prat. Un pont aeri tan dens també fa innecessari que les multinacionals s'instal·lin a Catalunya. Avui, però, si un territori no disposa d'un aeroport intercontinental no figura en el mapa global: celebrar congressos mundials a Barcelona com el 3GSM i el de cardiologia, o acollir la seu d'una multinacional global a casa nostra té els dies comptats si l'aeroport del Prat no disposa de vols directes a altres continents.

UN COP APROVAT L'ESTATUT, ARA EL GOVERN CENTRAL no té cap pressa per aprovar la llei de descentralització dels aeroports, gràcies a la qual va aconseguir retirar-ne el traspàs a la Generalitat. L'embolic d'ETA i la proximitat d'eleccions serviran per ajornar el debat d'un tema cabdal que sí que interessa la gent. I així l'amic ZP guanya un temps preciós per deixar ben lligada la propera concessió de la nova terminal de l'aeroport del Prat. Si la concessió la fa AENA, que depèn del ministeri de Foment, l'assignarà a Clickair, filial de baix cost d'Iberia, i així no hi haurà espai perquè el Prat pugui acollir Lufthansa, que fa anys que vol instal·lar-hi el seu *hub* de vols intercontinentals del sud d'Europa. Germà Bel, catedràtic de la UB i exdiputat del PSC a Madrid, diu que si Clickair acapara la nova terminal causarà un greu perjudici per al futur de l'aeroport del Prat i de l'economia catalana (entrevista a *El Temps* d'aquesta setmana).

MENTRE AL PRAT ENCARA SE LI DISCUTEIX SI hi ha d'arribar el tren d'alta velocitat, a Europa les virtuts de la interconnexió entre trens i aeroports ja es practiquen: Air France i KLM estan entrant en el negoci de l'alta velocitat per obtenir el màxim rendiment de les sinergies creixents que genera la intermodalitat avió-ferrocarril. En el futur la competència entre aeroports per captar clients de vols intercontinentals es decantarà a favor del que tingui l'accés més ràpid en alta velocitat.

L'AVIÓ NO POT COMPETIR AMB EL TREN D'ALTA VELOCITAT en distàncies mitjanes. La línia del TGV entre París i Marsella fa 778 quilòmetres en només tres hores. El TGV avui ja capta el 66% de quota de mercat en aquest trajecte en detriment de l'avió: es considera un mitjà de transport més còmode i tranquil; va de centre a centre de la ciutat i no genera l'estrès d'haver de facturar i d'arribar i marxar de l'aeroport. Entre París i Bordeus la quota de mercat és del 68%, entre París i Londres del 71% i entre París i Brussel·les avui ja no s'ofereixen vols. Madrid i



CARLES DE MIGUEL

“Per què entre 1994 i 2003 s’ha gastat a Barajas el 58% de tota la inversió pública estatal en aeroports? Per què només a la T4 s’hi han gastat 7.000 milions d’euros, xifra que duplica el cost dels dos aeroports de París?”

Barcelona només disten 608 quilòmetres però es diu que l'AVE que les unirà no assolirà les altes velocitats del TGV. ¿Que potser no es vol posar en qüestió el gran negoci d'Iberia, el pont aeri, que genera el 30% dels seus ingressos totals?

ANDREU MAS-COLELL ENTÉN PER GESTIÓ descentralitzada el control dels beneficis de l'aeroport del Prat: poder-ne disposar per finançar millores i ampliacions i poder decidir quins vols i quines companyies necessita captar el nostre país. A Heathrow han finançat el tren ràpid a Londres amb els seus propis beneficis; si aquí poguéssim fer-ho ara no estariem discutint la connexió en tren directe Girona-el Prat-Reus o si l'alta velocitat arriba al Prat.

¿LI PREOCUPA MÉS A AENA MANTENIR LA RENDIBILITAT del pont aeri que no pas que l'aeroport del Prat sigui un dels primers *hubs* intercontinentals europeus? ¿Hi ha interès a canviar a fons l'actual model aeroportuari espanyol, de compensació de pèrdues entre aeroports, per un model de competència entre aeroports? ¿Fins quan es mantindran les rendes monopolístiques del pont aeri a favor d'Iberia? ¿Podem acceptar resignadament un AVE amb Madrid que no sigui alternativa a l'avió, com passa a tot Europa per a distàncies mitjanes? ¿Disposaran els poders regionals i locals catalans de capacitat real de gestió per competir amb Barajas? Per què entre 1994 i 2003 s'ha gastat a Barajas el 58% de tota la inversió pública estatal en aeroports? Per què només a la T4 s'hi han gastat 7.000 milions d'euros, xifra que duplica el cost dels dos aeroports de París? ¿Es que tots hi hem de passar en el futur per reduir-ne les pèrdues atès que, com diu Germà Bel, mai no serà rendible ni es podrà amortitzar?

L'AEROPORT DEL PRAT ÉS CONSIDERAT NOMÉS com la terminal T5 de l'aeroport de Barajas. El poder dels alts funcionaris d'AENA i de l'Estat, els interessos particulars d'Iberia i la baixa velocitat no casual de l'AVE Madrid-Barcelona disposen que els catalans passin per la T4 per volar cap a altres continents. Aviat veurem si el govern d'entesa, de bona gestió i de molta bondat també hi està d'acord o no.

 Marçal
Sintes


El cas Andratx constitueix, en el moment d'escriure aquestes ratlles, l'últim episodi de l'esclat de corrupció urbanística que s'està produint en diferents punts de l'Estat, i que té Marbella com a epicentre simbòlic. Una Marbella que, a més, amaneix l'escàndol amb tota classe de personatges folklòrics i inversemblants que protagonitzen arguments de sar-suela barata. Pel que fa a la corrupció, no deixa de ser sospitós que la corrua de detencions no hagi començat fins fa tan poc. El boom de la construcció té pràcticament deu anys. On enren durant tot aquest temps la Fiscalia i Hisenda, posem per cas? Com és que tot-hom sabia el que passava o podia passar, també els ciutadans del carrer, i, en canvi, aparentment ningú actuava? Els polítics se solen plànyer del fet evident que la gent no confia en ells i que el seu prestigi no fa sinó caure. Tanmateix, el que està passant dona la raó als que recelen i referma els que opten per no acudir a votar o voten en blanc. Perquè, què ha de pensar un jove quan compara els 450.000 euros que li demanen per un pisot que és com un cop de puny i el seu sou de 1.300 euros al mes? Què, en llegir que un individu com Francisco Hernando, el cèlebre *Paco el Pocero*, ha encarregat un iot més gran i luxós que el del rei d'Espanya i un nou avió com el de Bill Gates? ¿I en assabentar-se de les complicades martin-gales que arribaven a fer alcaldes i regidors per poder robar a paletades? Qui i com el convencerà que la política no és còmplice, a vegades per acció i sempre per omissió, de la gangrena que és la corrupció urbanística?

m.sintes@hotmail.com