

Debate sobre el modelo aeroportuario

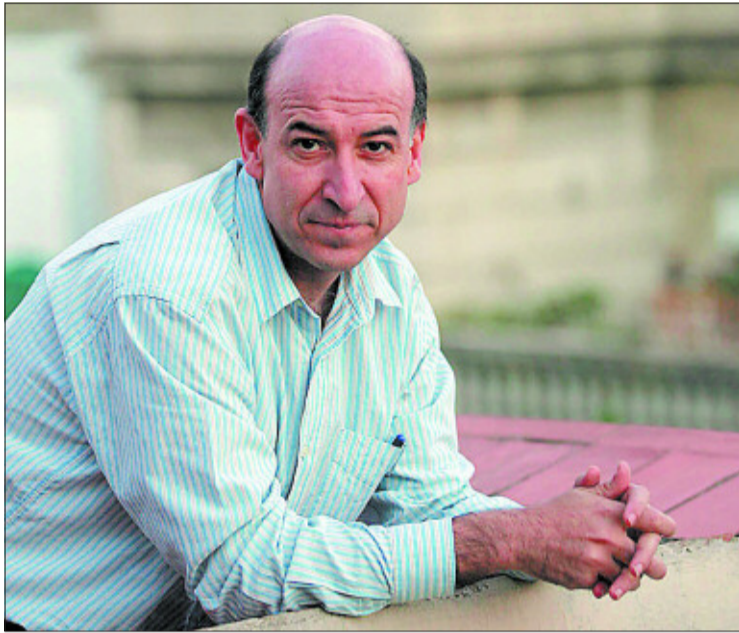
GERMÀ BEL / Catedrático de Economía

“Si se quiere primar un aeropuerto de bajo coste, entonces se puede dar la T-Sur a dos alianzas”

F. ARROYO, **Barcelona**
Germà Bel, catedrático de Economía y autor de diversos estudios sobre los aeropuertos españoles, participará activamente en el acto organizado para el 22 de marzo sobre el futuro de El Prat. En su opinión, la nueva terminal, en la medida en que es la principal del aeropuerto de El Prat, tiene que ser para una única alianza; dividirla sólo serviría para bloquear el crecimiento futuro del aeropuerto.

“Si los agentes decisivos quieren primar el modelo de un aeropuerto de bajo coste, entonces pueden permitir que la instalación más potente, la nueva terminal, sea compartida por dos o más alianzas con oferta propia”, asegura, y añade: “Si lo que se busca es un *hub* intercontinental —porque El Prat siempre ha sido un aeropuerto internacional, el asunto es que sea también intercontinental— entonces la propuesta más consistente es que sea un proyecto el que tenga acceso preferente a la terminal principal. La terminal se completa entonces con otras líneas no integradas en alianzas”.

Bel sostiene que no hay ningún precedente de “aeropuerto *hub* con la terminal de referencia compartida entre dos grandes alianzas. Por el contrario, la Terminal 4 y el resto de terminales



Germà Bel. / JOAN SÁNCHEZ

intercontinentales principales del mundo operan del mismo modo: una gran alianza con capacidad de expansión junto con otras compañías de acompañamiento”.

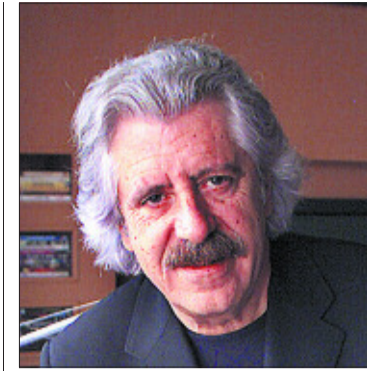
La decisión sobre la Terminal Sur, por consiguiente, “permitirá saber qué tipo de aeropuerto será el de El Prat. Qué tipo de proyecto tiene el Gobierno para El Prat. La información de la que hoy se dispone es que One

World, a través de Iberia y su participada Clickair, ha hecho oficial su plan de concentración de los vuelos con valor añadido en la Terminal 4 de Madrid. Esto muestra una concepción de Barcelona como aeropuerto instrumental de bajo coste y alimentador de los vuelos intercontinentales de Barajas” Una estrategia “lógica desde el punto de vista de los accionistas de Iberia”, dice,

Germà Bel, “porque One World ya tiene un aeropuerto *hub* en el sur de Europa: el de Madrid”.

Lo preocupante es que “Barcelona no tiene capacidad de reacción estratégica por falta de gestión individualizada del aeropuerto. Al contrario de lo que ocurre en cualquier aeropuerto similar en el mundo civilizado”.

Respecto a la posibilidad de que la T-Sur sea para Star Alliance (la alianza en la que participa Spanair), opina: “Esta alianza ha anunciado su voluntad de establecer un centro de conexiones en Barcelona, junto con un plan inicial de expansión. Sabemos que es la única alianza que no tiene un aeropuerto *hub* en el sur de Europa, porque Skyteam tiene base en Milán y Roma. Además, la política de conexiones de Lufthansa, integrada en Star Alliance, es diferente de Iberia. Hoy por hoy mantiene vuelos intercontinentales desde varios aeropuertos: Frankfurt, Múnich, Stuttgart y Düsseldorf, en Alemania. Y su filial, Swiss, lo hace también desde Ginebra y Zúrich. Además, en Star Alliance están integradas dos de las líneas norteamericanas: USA Airways y United, así como dos líderes regionales de Asia, Thai y Singapore Airlines, y la japonesa Ana, que no tienen resueltas sus conexiones con el sur de Europa.



LLUÍS JUSTE DE NIN

“Una ciudad de primera y un aeropuerto segundón”

C. P. P., **Barcelona**

Primer ejecutivo del grupo de moda Basi, Lluís Juste de Nin asegura que Barcelona es una ciudad “de primera en lo económico, como lo demuestra que ferias como Bread & Butter han renunciado a Berlín para venir aquí, y en lo turístico”. Por eso no puede tener un aeropuerto “segundón”. “Es demencial tener que pasar por Madrid para todo. Eso es algo del siglo XX, pero no en el XXI”, apostilla.



JORDI CLOS

“Hay que decir basta a compañías como Iberia”

J. B., **Barcelona**

El presidente del Gremio de Hoteleros de Barcelona, Jordi Clos, pide “valentía” a los políticos para no posponer las decisiones sobre El Prat. Y expresa su malestar ante la posibilidad de que la terminal Sur se adjudique a Clickair: “El Prat no puede convertirse en un aeropuerto de bajo coste. Hay que decir basta a compañías como Iberia y dejar entrar a otras”.

AGUSTÍN CORDÓN / Director de la Fira

“El peso económico justifica un aeropuerto de primera”

A. M. CH., **Barcelona**

Hace unas semanas desembarcaron en Barcelona cientos de altos directivos de compañías tecnológicas con motivo del congreso mundial de telefonía móvil, 3GSM, y el director de Fira de Barcelona, Agustín Cordón, sabe que ninguno de ellos vendrá en un vuelo de bajo coste.

“El peso económico de Cataluña justifica un aeropuerto de primer nivel internacional y no se puede regatear ningún esfuerzo”, opina. Cordón no se decanta por una u otra alianza de aero-

líneas en el debate por el reparto de la Terminal Sur, pero cree que debe favorecerse “a aquella compañía que responda a las necesidades de hoy y mañana”.

El Prat, a su juicio, no puede convertirse en un aeropuerto copado por las aerolíneas de vuelos baratos y es perfectamente rentable operar desde Barcelona una buena oferta de vuelos intercontinentales. “Barcelona está considerada una de las mejores ciudades del mundo para hacer negocios y necesita mejorar su conectividad”.

ANTONI OLIVELLA / Director general de Indo

“Es absurdo que El Prat dependa de rentabilizar la T-4”

C. P. P., **Barcelona**

“¿Acaso Lufthansa va a abandonar Múnich o Francfort por Berlín? ¿Va a dejar de operar en Lyon Air France?”, se pregunta en relación con Iberia y Barcelona el primer ejecutivo de Indo, Antoni Olivella. Indo es el primer grupo óptico español, con plantas en España, Marruecos, China y Tailandia. Olivella critica los problemas que genera la ampliación de El Prat: “Es absurdo e incoherente que los planes del aeropuerto de Barcelona dependan de que haya una T-4 en Madrid que ha costa-

do una fortuna y se tiene que rentabilizar”. “Para ir hacia el Este hay que retroceder a Madrid. Y el desatino es mayúsculo porque para ir hacia destinos del Oeste a veces también hay que retroceder. Barcelona tiene un potencial económico que supera con creces muchas ciudades europeas y se le niega la posibilidad de ser un aeropuerto importante”, se queja. ¿Qué hay de Iberia? “La primera aerolínea española no puede abandonar Barcelona y dejar sólo una *low cost*. Eso es algo que sólo sucede en este país”, concluye.

A PARTIR D'ARA EL DIA PORTARÀ CUA!

LA CUA DEL DIA

EL REPÀS MÉS CLAR DE L'ACTUALITAT

cada nit, de dilluns a dijous, a la teva televisió local

EN DIRECTE, AMB XAVIER MUIXI

XTVL
XARXA DE TELEVISIONS LOCALS