

El Prat, aquests són els fets

1. • La freqüència de vols intercontinentals directes des de Barcelona hauria de ser molt més alta



Foto: SILVIA ALCOBA

Germà Bel*

El Prat es troba al centre d'un interessant procés de política pública, ja que s'acosta el moment d'adoptar decisions molt importants per al seu futur. Això suscita un debat social creixent, propi de societats obertes i deliberatives. Informació i transparència són condicions necessàries per a l'adopció de decisions òptimes. Aquesta relació de fets persegueix contribuir-hi.

1. El Prat ja és un aeroport internacional, el vuitè d'Europa en trànsit agregat. El seu creixement ha estat canalitzat sobretot per aerolínies de baix cost, molt eficients per viatjar a distàncies curtes i mitjanes. El seu abast arriba fins a l'est d'Europa i el nord de l'Àfrica.
2. El Prat és molt deficient en vols intercontinentals: està entre el 25 i el 30 a Europa. Aquests vols són d'un alt valor afegit, ja que canalitzen viatges de negocis a llarga distància. Aquesta mancança és un desavantatge competitiu a l'hora d'atraure activitats econòmiques intenses en coneixement i atraure seus de grans empreses, i desmereix els molts atractius de Barcelona i el seu entorn.

3. LA FREQUÈNCIA de vols intercontinentals directes al Prat ha de ser molt més alta, atesa la dimensió demogràfica i econòmica del seu territori. S'hi ha de sumar l'aportació de demanda des d'altres ciutats que podrien canalitzar els vols de connexió. Per aquest motiu, operar com a centre de connexió de vols, o *hub*, és crucial per aprofitar les potencialitats com a plataforma de vols intercontinentals. L'ampliació en curs augmentarà les possibilitats (ja existents) del Prat com a *hub* intercontinental.

4. Els vols de connexió els operen grans aliances, el principal objectiu de les quals és obtenir la màxima rendibilitat possible en les seves operacions. Amb aquesta finalitat, competeixen i des- envolupen estra- tègies diferents, per a cada companyia i per a cada aeroport.
5. Oneworld, que té com a operador local Iberia (i la seva participada Clickair), ha anunciat com la seva estratègia òptima concentrar tots els seus vols intercontinentals a Barajas, el seu *hub* al sud d'Europa, que complementa el *hub* de Londres-Heathrow, principal base de British Airways. Seguint aquesta lògica empresarial, Barcelona és l'únic cas de la UE (i més enllà) en què una companyia nacional dominant --Iberia-- no ofereix vols intercontinentals directes, mentre que sí que ho fan diverses companyies estrangeres. Es deu al fet que ha optat per una estratègia de baix cost al Prat (potser trufada d'algun intercontinental exòtic en el futur), i és viable perquè l'aeroport no pot respondre estratègicament, ja que no té gestió individualitzada, altrament al que passa en qualsevol aeroport similar d'un país desenvolupat.
6. Star Alliance, l'operador local del qual és Spanair, planteja operar a l'aeroport del Prat com a centre de connexions i convertir-lo en el seu *hub* del sud d'Europa (del qual ara n'està mancat), complementant el *hub* de Frankfurt, principal base de Lufthansa. Aquesta té una estratègia intercontinental contrària a la d'Iberia, ja que opera aquest tipus de vols directes des de Frankfurt, Munic, Düsseldorf i Stuttgart, a part de Zuric i Ginebra (a través de la seva filial Swiss). Amb tot, són encara molt més rellevants per al Prat UsAirways i United Airlines,

de més volum i amb grans *hubs* --com ara Filadèlfia, Chicago i Denver-- als EUA, així com Thai, Singapore i la japonesa ANA, líders al Sud- est Asiàtic.

7. SkyTeam, que té a Air Europa el seu operador local, no ha formulat propostes concretes. Ja compta amb Milà i Roma com a *hubs* sud-europeus, que complementen el de París-Amsterdam, on opera Air France-KLM.

8. Fins ara s'han plantejat dues grans ofertes per al Prat. Iberia-Oneworld proposa un aeroport de baix cost i alimentador dels vols intercontinentals de Barajas. Spanair- Star Alliance proposa vols de connexió que permetrien desenvolupar una oferta més ambiciosa d'operacions intercontinentals i que convertirien el Prat en *hub* del sud d'Europa.

9. COM VA mostrar el procés de la T-4 el 2004, l'adjudicació d'accés a les instal.lacions és molt discrecional (a diferència d'altres aspectes de la gestió aeroportuària). A Espanya la decisió és competència del Govern de l'Estat, i suposa un cas excepcional entre els països comparables.

10. Entre els aeroports que funcionen com a *hub* de vols intercontinentals no hi ha precedents en què les terminals principals per a aquests vols siguin compartides per grans aliances. A Barajas, per exemple, la T-4 és ocupada per Iberia-OneWorld, i allà hi desenvolupen també les seves operacions altres aerolínies no integrades en aliances, com Vueling, de baix cost. I, per cert, els òrgans decisoris solen avaluar amb rigor les propostes formulades, solen relacionar-se amistosament amb els que proposen expandir operacions de valor afegit, i sol.liciten precisions i compromisos de forma similar al que es habitual fer en altres sectors de l'economia.

Aquests són els fets, segons la informació disponible. Ha arribat el moment que els responsables polí- tics explicitin quin és el seu model d'aeroport per al Prat --paraules--, prenguin les decisions pertinents --fets--, i que paraules i fets es corresponguin. Al cap i a la fi, així es fa la bona política pública.

Catedràtic d'Economia de la UB*