

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

**IBERIA NO VOL IMPULSAR
UN 'HUB' AL PRAT**

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

El
malentès

El potencial del Prat

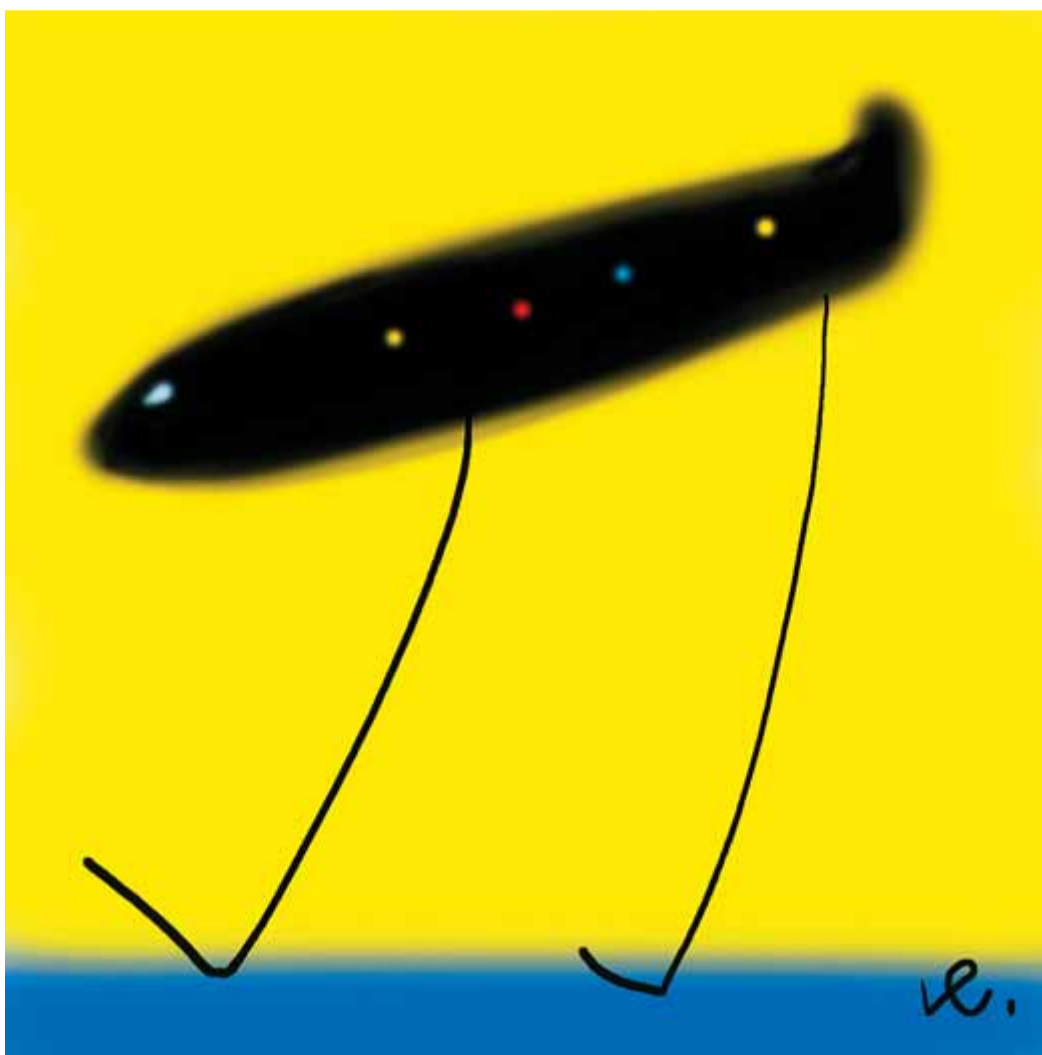
Avui els presidents ZP i Montilla vénen a apagar focs a l'aeroport del Prat. A veure si aquesta visita improvisada aclareix i detalla condicions i terminis de l'adjudicació de la nova terminal, prioritzant els interessos de l'economia catalana i la seva ubicació en el mapa mundial. El president de Lufthansa, Karsten Benz, deia abans d'ahir el que molts professionals del sector afirmen: que amb possibilitats de competir en igualtat de condicions l'aeroport del Prat té un gran potencial de creixement.

SERIA BO QUE TAMBÉ ES PARLÉS DELS FUTURS CONSORCIS de gestió dels aeroports catalans, per bé que AENA sempre ha dit que hi vol mantenir una majoria d'un 51%. Aquesta legislatura és un excel·lent moment per debatre aquesta qüestió tan important. Si ara no toca parlar-ne, encara que hi hagi eleccions a la vora, quan tocarà? Potser després de les properes eleccions generals tindrem un escenari molt més crispat: un PP que les guanyi però sense majoria suficient per governar sol i un PSOE que pacti el govern amb nacionalistes catalans i bascos i amb els comunistes.

EL PRESIDENT D'IBERIA VA DIR AHIR que descartava oferir vols intercontinentals des del Prat per raons "d'insuficient demanda". Ramon Martínez Fraile, secretari general del ministeri de Turisme, va sentenciar l'aeroport del Prat tot dient que "sigui el mercat qui decideixi". Volguts senyors: cap ciutat europea, per si sola, pot omplir vols intercontinentals. Per omplir-los cal alimentar aquests vols de manera coordinada des de diferents aeroports propers, i per això és bàsic comptar amb una gran aliança que vulgui impulsar aquest tipus de vols. I per això és bàsic poder prioritzar l'aliança que vulgui desplegar aquest tipus de vols des d'un aeroport. Aquí sí que val la llei de Say: "Tota oferta crea la seva pròpia demanda". Per cert, amb criteris de mercat, cap govern ni cap empresa del món hauria construït una terminal com la T-4 de Barajas, ni cap altre país tindria i mantindria tants aeroports deficitaris (¿quants: 33 dels 41?) com Espanya. On és la transparència d'AENA, que el mercat sí que proporciona, senyor Fraile? Curiós país, aquest, on es branda el mercat o l'Estat a conveniència, tal com passa amb els alemanys: no passa res si Endesa és d'E.ON abans que de La Caixa, però la terminal Sud no es pot adjudicar en cap cas a Lufthansa.

FEM UNA MICA DE POLÍTICA-FICCIO, que no de ciència-ficció: amb un parell de noves pistes sobre el mar, l'aeroport del Prat es podria conformar com un aeroport de tres o quatre pistes paral·leles; situades en zona marítima, permetrien 24 hores seguides de trànsit. No hi ha cap altre aeroport a Europa, a tocar d'una gran ciutat, que pugui operar sense restriccions nocturnes. A més, tot apartant el trànsit aeri de terra s'evitarien sorolls i es guanyaria seguretat. La major part dels aeroports intercontinentals europeus no tenen marge per créixer: estan envoltats de pobles i ciutats, de polígons, d'autopistes i de vies de tren, com ara Heathrow.

L'OBRA D'AMPLIAR EL PRAT CAP AL MAR, tal com està fent avui el port de Barcelona, seria molt senzilla i cap altra gran ciutat europea té la sort de Barce-



CRUSPINERA

“El potencial de creixement de l'aeroport del Prat és molt gran, però també ho és la voluntat de convertir-lo en un simple alimentador de la T-4, en la T-5 de Barajas”

lona: a dos quilòmetres de la costa la fondària del mar és només de quinze metres! A més, aquesta obra, si s'executés via concessió, costaria zero euros al sector públic i no caldria expropiar res a ningú, amb l'avantatge fonamental que aquesta ampliació no afectaria el funcionament de l'aeroport i permetria abocar-hi runa que genera la ciutat. Amb aquesta ampliació cap al mar es podrien guanyar 1.000 hectàrees de l'actual aeroport, fabuloses per ampliar la base logística del port i de l'aeroport de Barcelona, constituint una plataforma intermodal de gran potencialitat. Això és vital, atès que molts ajuntaments catalans no volen ports secs als seus territoris, és a dir, centres internacionals de mercaderies (¿potser cal pintar

de color verd els contenidors?). Les sinergies potencials amb el port de Barcelona són fabuloses: cada vaixell que descarrega contenidors al port provinents d'Àsia suposa vols directes intercontinentals asiàtics plens d'executius i tècnics per vetllar la seva descàrrega i distribució.

IBERIA AHIR VA CONFIRMAR QUE NO VOL IMPULSAR un hub al Prat, mentre Star Alliance ha anunciat la seva voluntat de fer-ho. Star és l'única aliança que no té cap hub al sud d'Europa (Skyteam en té a Milà i Roma). Lufthansa és diferent d'Iberia, perquè ofereix vols intercontinentals des de diferents aeroports alemanys: Frankfurt, Munic i Düsseldorf; la seva filial Swiss ho fa des de Ginebra i Zuric. I si bé Lufthansa a curt termini no vol oferir vols intercontinentals des del Prat, a Star Alliance hi ha dues companyies americanes, USA Airways i United, així com tres companyies d'Àsia, Thai, Singapore Airlines i la japonesa Ana, que no tenen resoltes les seves connexions intercontinentals amb el sud d'Europa. Si es vol un aeroport de baix cost, llavors es pot repartir la terminal sud del Prat entre dues o més aliances. Si es vol un aeroport intercontinental, en canvi, cal adjudicar la nova terminal Sud només a aquella aliança que pugui oferir vols intercontinentals. El potencial de creixement de l'aeroport del Prat és molt gran, però també ho és la voluntat de convertir-lo en un simple alimentador de la T-4, en la T-5 de Barajas. I ara, què farà el PSC?

Marçal
Sintes



S'ha produït un malentès o una distorsió important pel que fa als motius que van conduir l'anterior tripartit, el que presidia Maragall, al fracàs. Em refereixo a la idea segons la qual part de la culpa la va tenir l'excés d'exigència nacionalista o sobiranista d'ERC. És a dir, que els republicans van marcar massa paquet nacional, com diria Puigercós. La conseqüència d'aquesta anàlisi és que ara ERC evita rigidament comportar-se com el que és —o era, que aquest és un altre debat—. Així, resulta que, sense pensar-s'ho ni poc ni gaire, Puigercós abaixa la bandera catalana del pal de la conselleria i Carod es passeja lluint l'espanyola per l'Índia, a més d'aprofitar l'aparatós viatge per fer-se retratar amb Vicenç Ferrer, encarnació indiscutida del que és social i solidari. Aquesta anàlisi errònia explicaria, alhora, que ERC defensi la llei de dependència i explicaria també la successió d'actuacions contradictòries amb l'ideari i amb la història del partit. Al meu entendre, els dirigents republicans han comprat, sense saber-ho o sabent-ho, la versió de la història elaborada pel PSC. S'han cregut, en definitiva, que el problema del període 2003-2006 va ser que ells eren massa nacionalistes. Però és mentida: el problema no va ser aquest, sinó, entre d'altres, l'acumulació de disbarats i equivocacions comesos. Començant per la corona d'espines i l'escapada a Perpinyà i acabant amb el periple sí-nul-no sobre l'Estatut. El problema va ser la inconsistència política, que, d'altra banda, cal reconèixer que no sols va afectar els republicans, ja que va ser un fenomen bastant generalitzat.

m.sintes@hotmail.com