



L'aeroport del Prat només ofereix un 9% de vols intercontinentals, mentre que hi ha aeroports europeus amb una mitjana del 40%. A Barcelona, el 30% del trànsit és de vols de baix cost.

Es busca espai per a la T-5 de Barajas a Barcelona

La possible compra de Spanair per part d'Iberia desperta preocupació a Catalunya. Als experts els fa por que la competència a l'aeroport de Barcelona quedi anul·lada i que Iberia faci servir la T-Sud com una eina per a desviar trànsit a Barajas i fer un tap als vols intercontinentals del Prat.

Un aeròdrom dedicat a les aerolínies de baix cost i una sucursal de Barajas per a alimentar els vols intercontinentals de Madrid. Aquest és el futur que pronostiquen per a l'aeroport del Prat molts acadèmics i representants del món empresarial i la societat civil catalana, si reïx la intenció d'Iberia d'adquirir el 100% de Spanair, una compra que li donaria el 70% de quota de mercat a l'aeroport català.

Des del govern de Catalunya, que sosté que la compra perjudicaria els

interessos del Prat perquè anul·laria la competència, fins al Col·legi d'Economistes, la Cambra de Comerç, les formacions polítiques catalanistes i moltes més plataformes socials, perceben les intencions empresarials d'Iberia com una amenaça per al futur d'una infraestructura vital per a situar el país al mapamundi.

Comparteix aquesta opinió el catedràtic d'economia de la UB Germà Bel, autor de diversos estudis que palesen que el model de gestió cen-

tralitzat d'AENA perjudica greument el creixement de l'aeroport del Prat i l'allunya, pel que fa a la qualitat, de la majoria d'aeroports internacionals. Germà Bel fa una anàlisi clara de l'operació empresarial d'Iberia: "La compra de Spanair per part d'Iberia pot empitjorar la posició general de l'aeroport del Prat, perquè creixeria una companyia que ha assignat al Prat un paper secundari i alimentador de la seva base de Madrid, i desapareixeria —si més no com a empresa amb funcionament autònom— una de les companyies espanyoles clàssiques que podia fer un paper en l'expansió a Barcelona d'operacions de les companyies nord-americanes i asiàtiques de Star Alliance." També es pronuncia en aquesta línia el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, que adverteix que Iberia "ja ha demostrat la voluntat d'afavorir l'aeroport de Barajas i deixar el Prat com un aeròdrom dedicat a les línies aèries de baix cost". El degà del Col·legi d'Economistes, Artur Saurí, creu que aquesta compra "alteraria les regles de joc establertes en l'acord d'assignacions de la nova terminal sud", que garanteix la competència entre les línies aèries, i alerta que "es produiria un monopoli efectiu d'Iberia" preocupant.

L'Associació Catalana d'Agències de Viatges va més enllà, i té por que es redueixin encara més les rutes intercontinentals a Barcelona, cosa que "faria perillar l'organització de grans congressos i fires a la ciutat".

Iberia es defensa. L'aerolínia espanyola assegura que els temors que ha aixecat la possible operació empresarial "no tenen fonament". El president de la companyia, Fernando Conte, diu que si Iberia compra el seu principal competidor al Prat, "els primers beneficiats en seran els usuaris d'aquesta instal·lació", perquè Iberia podrà disposar de prou massa crítica per a repensar-se la decisió que va prendre fa anys de concentrar les rutes de llarg recorregut a Barajas i, en conseqüència, abandonar gradualment la presència a Barcelona. Iberia fa gala del seu pla director 2009-2011, que preveu un creixement de la llarga distància, per assegurar que "l'adquisició de Spanair serà un benefici a termini mitjà i llarg" per a

“Un aeroport centrat en el baix cost faria perdre la Fira i les escoles de negocis”

Ramon Tremosa (Barcelona, 1965) és professor de teoria econòmica de la UB. Ha elaborat un estudi encarregat per la Unió Catalana d'Agències de Viatges Emissores (UCAVE) que mostra que el baix cost a l'aeroport del Prat ha passat de ser pràcticament inexistent el 2004 a aportar el 30% del trànsit total.

—Assegureu que si l'oferta de baix cost segueix la tendència ascendent ofegará el creixement de l'aeroport de Barcelona. Això vol dir que les companyies de baix cost perjudiquen els interessos del Prat?

—Les companyies tradicionals creixen un dígit, mentre que les de baix cost tenen creixements prou superiors al 10%. Si es manté la tendència, el 2010 els vols barats seran el 50% del trànsit de l'aeroport. Si es generalitza el baix cost, les companyies tradicionals acaben marxant. Aleshores arribaria una pèrdua de qualitat brutal per a aquest aeroport, que acabaria ofegat econòmicament.

—Aleshores a Barcelona no li convé de tenir una oferta àmplia de companyies de baix cost?

—Els grans aeroports del món tenen un gran percentatge de baix cost, però, a diferència del Prat, els vols intercontinentals hi són molt importants. El problema del baix cost és que et porta de punt a punt, però desatén totalment les connexions amb els altres vols. Abans un passatger podia volar amb Iberia de Barcelona a Amsterdam en un horari que li permetia d'enllaçar sense perdre temps amb un altre vol a Àsia. Però ara Clickair, la companyia de baix cost d'Iberia que fa la ruta, es limita a portar de punt a punt sense que els horaris la preocupin ni mica. Tant els fa si un passatger s'ha de quedar a Amsterdam esperant hores i hores un vol intercontinental.

—L'escassetat de connexions intercontinentals a l'aeroport de Barcelona també fa perdre atractiu a la ciutat pel que fa al turisme de negocis. En teniu dades?

—Hi ha casos demolidors. Les agències de viatges m'han explicat el cas d'un xinès que va volar de Hong Kong a Londres i havia d'esperar vuit hores per poder agafar un vol a Barcelona. Va decidir d'anar a Madrid i agafar el pont aeri fins a la capital catalana. El seu cas es repeteix sovint, i és letal per a la ciutat.

—Si no canvia res pel que fa a la política de vols i d'assignació d'espai a les companyies, quan preveieu que es produirà aquest ofegament del Prat?

—En aquest escenari, en deu anys perdríem la Fira i les escoles de negocis.

—Madrid és la primera destinació dels vols des de Barcelona. I Iberia continua essent la nineta dels ulls d'AENA.

—Bona part del trànsit és pont aeri, o enllaços amb Barajas per anar a l'Amèrica del Sud. La meitat del trànsit de Barcelona va a aeroports intercontinentals, i després diuen que no hi ha demanda d'aquestes rutes.

—Teniu cap solució per a evitar l'ofec?

—El primer pas és saber quin model d'aeroport volem. Si Barcelona vol un aeroport de segona, doncs ja el té, que és el model que ens ofereix Madrid. Però si volem una altra cosa, s'ha de treballar a fons.

—Mentre AENA, a les mans del govern espanyol, controli l'aeroport, és difícil d'esperar canvis.

—I la política catalana està perfectament lligada pel centralisme espanyol. I els partits catalans que diuen que volen canviar això a la pràctica tampoc no cooperen per fer-ho possible. En canvi, hi ha voluntat social i empresarial de canviar el rumb. S'ha de fer molta pressió als polítics, perquè actualment la política catalana es troba dividida i neutralitzada pel centralisme espanyol.

—Quin paper han de tenir els aeroports de Reus i de Girona?

—Un 70% del trànsit que arriba a Girona es dirigeix a Barcelona, cosa que beneficia totes dues ciutats; i això mateix per a Reus. Aquests dos aeroports han d'especialitzar-se en el baix cost i complementar l'aeroport de Barcelona, però si el Prat també esdevé un centre de baix cost, automàticament avorta el creixement de Reus i Girona. Ens trobaríem amb tres aeroports escapçats en qualitat.

—Si finalment culmina la compra de Spanair per part d'Iberia, quines conseqüències preveieu que tindrà per a l'aeroport de Barcelona?

—Que la millor terminal, la T-Sud, la més moderna i eficient, es reserva per anar a Madrid.

—El president d'Iberia, Fernando Conte, assegura que seria bo per al Prat.

—És bo per a Iberia i per a Barajas, no per a Barcelona. Tant aquesta companyia com l'aeroport madrileny obtenen els màxims beneficis amb un Prat que es dediqui només a alimentar Barajas. Els agrairia que deixessin de dir mentides.



l'aeroport català, que suposadament tindrà un paper fonamental en el creixement de l'oferta intercontinental de la companyia espanyola.

A la cua en vols intercontinentals. La realitat fins ara és ben diferent. L'aeroport de Barcelona no deixa de ser una plataforma per a absorbir passatgers que són obligats a passar per Barajas per enllaçar amb vols intercontinentals regulars, o bé, en menor mesura, volar primer a algun aeroport de connexió europeu. Amb un trànsit de més de 33 milions de passatgers, al Prat només un 9% dels vols tenen destinació intercontinental. La situació a Europa i els Estats Units, on els aeroports són gestionats amb criteris comercials, és radicalment diferent. Per exemple, a l'aeroport de Heathrow, a Londres, la meitat dels vols diaris són de llarg recorregut; al Charles De Gaulle de París són el 44%; i a Amsterdam, el 38%.

Però, com indica Germà Bel, la compra de Spanair per part d'Iberia podria tenir més conseqüències: "La situació encara empitjoraria més si la hipotètica fusió entre Clickair i Vueling es concentrés en la subordinació de la política de la nova companyia a l'estratègia general del soci dominant de Clickair, que és Iberia." En vista d'aquests riscos, l'economista de la UB creu que caldria esperar la reacció de les instàncies

competents. Pel que fa a moltes de les rutes domèstiques, la Comisión Nacional de la Competencia hauria d'adoptar les decisions oportunes per a evitar que la competència en resulti perjudicada. I, en referència als efectes sobre l'aeroport del Prat, "un gestor autònom de l'aeroport prendria decisions per evitar que una companyia o una aliança que té el projecte d'un aeroport subordinat i que descarta fer vols transcontinentals tingui una posició de preferència al Prat", apunta Bel. Així i tot, adverteix que "en bona part, aquesta decisió ja era damunt la taula a l'octubre passat, en el moment de fer les assignacions de la T-Sud".

Problemes de monopoli? La Cambra de Comerç ja va anunciar que exigiria a AENA la "reassignació immediata dels espais de la T-Sud en cas que Iberia comprometés la lliure competència al Prat". I també s'hi ha pronunciat l'Ajuntament de Barcelona, que ha aprovat per unanimitat una proposició en què demana al Ministeri de Foment espanyol i a AENA que es revisi l'assignació de la T-Sud si les operadores no compleixen l'objectiu de convertir l'aeroport català en un nus de vols intercontinentals.

La quantitat que haurien de pagar Iberia i Gestair per Spanair és d'un 100 milions d'euros i, a més, haurien de fer-se càrrec del deute que té la com-

panyia, de 280 milions d'euros. En cas que l'operació vagi endavant, un dels grans entrebancs amb què pot topar la companyia espanyola és precisament la comissió espanyola de la competència, que, segons que estableix la llei, hauria de demanar un informe al Tribunal de Defensa de la Competència. La llei preveu que qualsevol companyia que facturi més de 240 milions d'euros, o que tingui una quota de mercat igual o superior al 30%, ha de ser analitzada pels organismes de competència. En aquest cas, la suma d'Iberia i Spanair concentraria el 60% del mercat de l'estat espanyol. La companyia diu que està tranquil·la perquè en alguns altres països es produeixen situacions semblants i no hi ha traves legals. Esmenten el cas de TAP a Portugal, que té el 100% del mercat intern; Air France i KLM, que tenen el 98% a França; SAS, amb un 68% a Escandinàvia; i Lufthansa, que té una quota de mercat del 60% a Alemanya.

Sigui com sigui, la pretensió d'Iberia per a l'aeroport de Barcelona sempre ha estat la mateixa: una plataforma secundària a províncies que pugui aportar passatge a Madrid per volar al món. Sembla difícil de creure que, ara sí, el model radial que caracteritza les comunicacions de transport a l'estat espanyol hagi de canviar radicalment.

Gemma Aguilera

Breus

L'FMI reclama un ministre d'Economia europeu

L'euro es canvia des de fa setmanes a més d'1,50 dòlars. En aquest context, el director gerent del Fons Monetari Internacional, el francès Dominique Strauss-Kahn, atribueix la fortalesa de l'euro a l'excés de poder del Banc Central Europeu. En una entrevista a *Le Monde*, Strauss-Kahn afirma que el BCE ja fa bé la seva feina de contenir la inflació, però considera que al banc li falta un contrapès polític, perquè no hi ha la figura d'un ministre d'Economia de la Unió Europea que vetlli pel creixement econòmic. Respecte a la inflació, que a la zona euro ha estat del



EL TEMPS

El director gerent del Fons Monetari Internacional, Dominique Strauss-Kahn.

3,2% al febrer, l'atribueix al petroli i als aliments, que s'han encarir perquè els volums de producció no s'ajusten a l'augment de la demanda per part de la Xina i l'Índia.

L'exportació de moble valencià trenca la ratxa negativa

La venda a l'estranger de moble valencià va millorar els resultats després de cinc anys seguits de caigudes. Segons dades de l'Associació Nacional d'Industrials i Exportadors de Mobles d'Espanya, l'any passat l'exportació de moble valencià va augmentar d'un 0,5%. La xifra, tot i indicar un punt d'inflexió, s'allunya de l'increment a Catalunya, d'un 37,4%, i del de tot l'estat espanyol, d'un 16,1%. Això s'atribueix a l'aposta de les empreses valencianes de fabricar mobles d'estil clàssic, amb una eixida molt més difícil a l'estranger.