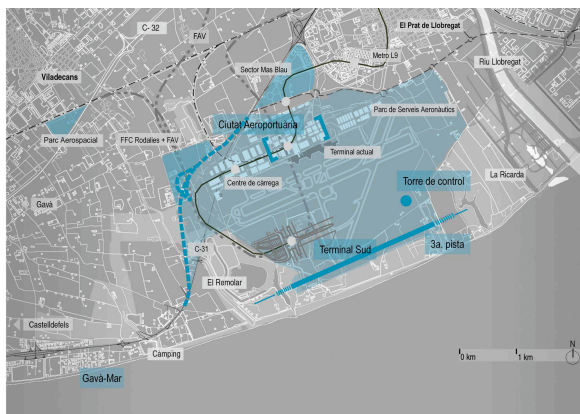


Infraestructures de transport > Aeroportuàries |

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) (2007)



Xavier Sabaté - X3 Estudis Ambientals

L'aeroport de Barcelona continua creixent en nombre d'usuaris i vols. Amb la nova torre de control en marxa, la gran obra pendent és la Terminal Sud. AENA assigna els espais de la nova terminal a les aliances Oneworld i Star Alliance. Tot i que no plau ERC i CiU, AENA ha consultat la decisió a la Generalitat i l'empresariat català, la qual cosa s'interpreta com un pas envers un canvi en el model de gestió de l'aeroport. D'altra banda, l'empresariat català organitza un acte públic conjunt per a reclamar que el Prat sigui un aeroport intercontinental, amb una gestió independent d'AENA.

Antecedents 2003, 2004, 2005, 2006

A mesura que Barcelona es consolida com a ciutat de negocis, fires i congressos, i el nombre de turistes que visiten la ciutat augmenta any rere any, l'aeroport de la ciutat, situat al Prat de Llobregat, va esdevenint, cada cop més, una peça cabdal de l'economia catalana.

En un any en el qual el trànsit mundial d'avions va continuar creixent, amb un 6% més de passatgers i un rècord absolut de gairebé 3.000 milions de viatgers transportats, l'aeroport de Barcelona va mantenir, un quart any consecutiu, la seva trajectòria de creixement. Des de la seva darrera gran ampliació l'any 1992 amb motiu dels Jocs Olímpics, l'aeroport ha més que triplicat el nombre de passatgers, i ha assolit la nova xifra rècord de 32,8 milions de passatgers (un 9,3% més que l'any 2006).

Aquest creixement consolida l'aeroport en el vuitè lloc europeu en volum de trànsit, a punt de superar els de Roma-Fiumicino o Munic, i així entra al prestigiós grup dels trenta aeroports més grans del món, una llista que publica cada any el Consell Internacional d'Aeroports (ACI).

Quasi la meitat del trànsit total de passatgers (17,5 milions) corresponia a vols internacionals, però aquests vols es mantenen en l'àmbit europeu i l'aeroport encara estava lluny d'operar com un hub (centre de connexió de vols intercontinentals). No obstant això, l'aeroport va inaugurar, la tardor de 2007, tretze noves rutes amb Amèrica, Àfrica i Àsia, que es van sumar a les onze destinacions intercontinentals que ja funcionaven des de l'hivern de 2006.

Amb el creixement de 2007, les instal·lacions de l'aeroport s'apropaven al seu límit de saturació, sobretot a l'estiu. La xifra d'operacions realitzades a les pistes també va créixer respecte de l'any 2006, però una mica menys (7,6%), per arribar als 352.489 aterratges i enlairaments al llarg de l'any. El dia de més passatgers va ser el 13 d'agost, amb 122.239 viatgers, xifra que va significar un rècord històric, igual que els 1.140 moviments d'aeronaus del 17 de maig. El trànsit de mercaderies, una de les assignatures pendents de l'aeroport, va augmentar el 3,6% l'any 2007, fins a moure 96 milions de quilos de càrrega.

Mentrestant, l'aeroport madrileny de Barajas, beneficiat per la posada en marxa de la nova terminal T-4, va créixer molt més que el Prat, un 13,8%, i va assolir els 52 milions de passatgers, gràcies a companyies com EasyJet i Vueling, i altres companyies de baix cost. La xifra de viatgers que va assolir Barcelona l'any 2007 va coincidir amb la de Barajas de l'any 2000.

Iberia perd vols en favor de Clickair

L'anunci fet l'any 2005 pel president d'Iberia, Fernando Conte, que la companyia aèria abandonaria algunes rutes des del Prat es va confirmar amb un descens de trajectes l'any 2007 d'un 28,4%. L'estratègia d'Iberia era eliminar les rutes de radi curt i mitjà que no resultessin rendibles i prioritzar els vols de llarg recorregut, que majoritàriament surten des de Madrid. Així, en un any, Iberia passava de tenir un pes d'un 30% en el trànsit global de l'aeroport del Prat a un 19,7%.

Aquesta pèrdua es va veure pal·liada pel creixement de Clickair, una companyia de baix cost participada en un 20% per Iberia i que va començar a operar durant el darrer trimestre de 2006. Clickair va fregar els 3,3 milions de passatgers el seu primer any de funcionament, per damunt de Vueling, Air Europa i Easyjet. Clickair es va beneficiar de la cessió de rutes per part d'Iberia, i també per l'obertura de rutes noves.

Vueling, que va experimentar una important crisi de confiança a la Borsa al llarg de tot l'any i un relleu a la cúpula directiva, també va créixer en nombre de passatgers, i va desbancar Air Europa, que havia estat tradicionalment el tercer operador de l'aeroport. Spanair, del grup Marsans, que havia anunciat una gran aposta per Barcelona l'any 2007, creixia un tímid 1%.

Fase final del Pla Barcelona

L'ens públic que gestiona els aeroports estatals, AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), va denominar Pla Barcelona el conjunt de projectes del Prat: la tercera pista, la nova torre de control, la Terminal Sud i la ciutat aeroportuària. El Pla Barcelona disposava d'un pressupost de 5.000 milions d'euros.

L'aeroport del Prat va posar en marxa a principi de febrer la nova torre de control, situada entre les pistes paral·leles. La torre, dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks de 62 metres d'altura, permetria tenir la màxima visibilitat de les àrees de maniobres de les aeronaus. La nova torre també permetria absorbir la previsió d'augment de la capacitat de l'aeroport i millorar la qualitat del servei a les aeronaus. La inversió d'aquesta obra va ser de més de 16 MEUR. A més de la torre de control, també va entrar en servei una torre observatori de suport a la torre principal.

La terminal entre pistes, coneguda com Terminal Sud o T-Sud, era la gran aposta del Pla Barcelona, amb un 60% de la inversió total. La nova instal·lació havia de permetre, inicialment, que l'aeroport creixés fins als 55 milions de passatgers. La terminal, distribuïda en cinc plantes, disposaria d'una gran superfície, 525.500 m², quatre vegades superior a la de les terminals existents. Amb 168 taulells de facturació, catorze cintes de recollida d'equipatges, 108 portes d'embarcament, donaria servei a 68 aeronaus. Malgrat que la previsió era que l'obra estigués finalitzada al llarg de l'any 2008, no se'n preveia la inauguració fins al primer trimestre de 2009, i fins a l'estiu del mateix any la terminal no disposaria dels fingers* o passarel·les que permeten un ple rendiment.

D'altra banda, es va preveure el pressupost per una nova terminal satèl·lit, que hauria de permetre a l'aeroport créixer fins als 70 milions de passatgers anuals l'any 2020. Aquesta terminal estaria connectada amb la T-Sud per un tren llançadora que circularia soterrat. Es va encarregar el projecte arquitectònic d'aquesta terminal al despatx de Ricardo Bofill, que també duria la direcció del projecte de remodelació de la Terminal Nord. Aquestes obres no s'iniciarien fins que entrés en funcionament la T-Sud, i no finalitzarien fins al 2012-2013.

Finalment, AENA preveia la creació d'una ciutat aeroportuària al costat de la terminal existent, que generaria més de 40.000 llocs de treball per donar servei a més de 150.000 passatgers diaris. AENA plantejava tres grans àmbits d'actuació: ampliar el centre de càrrega fins a les 50 ha per crear un dels polígons europeus de càrrega aèria més grans d'Europa, crear un parc d'empreses aeronàutiques de 53 ha, i una ciutat de serveis de 150 ha amb hotels, centres de convencions i parcs empresarials.

Accessos a la nova terminal

L'aeroport és un gran focus de mobilitat. A més dels quasi 33 milions de passatgers anuals, els 14.000 llocs de treball directes impliquen una gran quantitat de transports diaris per arribar i sortir de l'aeroport. A més, la posada en marxa de la T-Sud hauria de crear noves necessitats de transport i accés a la nova terminal.

Per això, una part important del projecte de la T-Sud era la construcció d'una estació intermodal de transports per als serveis de **RODALIES**, **METRO (L2 I L9)** i trens d'alta velocitat. Segons les previsions, però, en el moment d'inaugurar la nova terminal, l'any 2009, cap d'aquests tres mitjans de transport encara no hauria arribat a l'estació intermodal. L'accés ferroviari (Rodalies) encara estava en la fase de redacció del projecte, i no estaria en servei fins a principi de 2010, segons va assegurar el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, que també va preveure que el metro podria arribar-hi a final d'aquell any.

Els trens de rodalia i d'alta velocitat passarien per sota de les pistes de l'aeroport i tindrien dues parades, una a la terminal nord i l'altra a la T-Sud. El metro, en canvi, faria un gir per evitar aquest pas, i tindria una tercera estació a la ciutat aeroportuària, una parada intermèdia entre les terminals per als treballadors de l'aeroport.

Per a resoldre l'accés a la T-Sud en transport privat, es va preveure un accés viari i aparcaments. Les obres per a l'accés viari des del nou traçat de l'autovia C-31 estaven en marxa l'any 2007, però no era previsible que finalitzessin fins a mitjan 2010. Davant la necessitat d'assegurar una connexió viària per a la nova terminal, s'utilitzaria l'eix viari intern de l'aeroport. Aquesta actuació intermèdia hauria d'estar en servei abans que s'inaugurés la terminal.

El silenci dels avions

Després del canvi de configuració dels vols de l'aeroport, que va entrar en servei a final d'octubre de 2006, els sorolls dels avions van deixar de produir molèsties als veïns de Gavà i Castelldefels que havien provocat grans protestes i mobilitzacions durant els anys anteriors.

No obstant això, es mantenia la inquietud que, un cop acabada la nova terminal, s'aprofités per canviar la manera de maniobrar dels avions, per permetre més operacions per hora, amb les molèsties conseqüents. En aquest sentit, l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va assegurar que el municipi s'oposaria a qualsevol modificació de la configuració vigent. L'alcalde va recordar el compromís d'AENA de mantenir la configuració de vols a l'aeroport un cop es posés en marxa la nova T-Sud. El mes de maig, els ajuntaments de Gavà, Begues, Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Castelldefels i Sitges van signar un manifest per reclamar una gestió de l'aeroport del Prat que garantis un equilibri entre el seu desenvolupament i la protecció de l'entorn i les persones. La Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) va acordar el mes de setembre ampliar fins al 2012 el període de vigència de la configuració actual de vols a l'aeroport en pistes segregades.

D'altra banda, l'Associació de Veïns de Gavà Mar i la Plataforma del Noroeste de Madrid contra el Ruido de los Aviones van decidir coordinar actuacions i crear una associació d'àmbit estatal contra les molèsties acústiques dels aeroports.

Creació del GTI-4 i les demandes de la societat civil catalana

El 22 de març la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Cercle d'Economia, Foment del Treball i la Fundació RACC van constituir a l'auditori de l'escola de negocis IESE el Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4), per fer de grup de pressió per a la millora de les infraestructures a Catalunya. En l'acte, de caràcter acadèmic, van assistir més de 800 persones, principalment representants de l'empresariat català, i hi van intervenir ponents com Andreu Mas-Colell, catedràtic d'Economia de la Universitat Pompeu Fabra (UPF), Pedro Nueno, professor de l'IESE, i Germà Bel, catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat de Barcelona (UB).

Segons Mas-Colell, Barcelona no podria ser una gran ciutat si no tenia un gran aeroport per a captar grans empreses, centres d'R+D+I, escoles de negocis, etc. A més, Mas-Colell exigia que la gestió del Prat es fes des del seu propi territori, a través d'un consorci amb control complet sobre l'aeroport. Això permetria que l'aeroport es constituís com un hub (centre de connexió de vols intercontinentals). Segons Germà Bel, calia equilibrar el creixement de passatgers amb l'oferta de vols intercontinentals per a augmentar l'activitat de valor afegit de l'aeroport, ja que aquests vols canalitzen viatges de negocis a llarga distància.

Segons els experts convocats a l'acte, el model d'AENA, que consisteix en una gestió centralitzada dels aeroports espanyols, era obsolet, i calia aplicar una nova gestió individualitzada dels aeroports. Segons Nueno, calia una gestió independent, professionalitzada, eficient, que ajudés a vendre el destí i donés un bon servei al passatger. Tot plegat, però, sense oblidar la importància dels serveis de mercaderies, crucials per a algunes empreses, com l'aviació privada i corporativa. Bel va afegir que la gestió individualitzada facilitaria el fet que cada aeroport desenvolupés les seves pròpies estratègies financeres i comercials, la qual cosa permetria aprofitar al màxim les pròpies potencialitats.

Paral·lelament, l'Associació Catalana de Professionals (ACP) va impulsar el manifest Per un aeroport intercontinental amb una gestió individualitzada, una iniciativa que a final de 2007 tenia més de cent mil adhesions.

L'assignació de la Terminal Sud

Al llarg de 2007, diverses companyies van lluitar per assegurar-se un espai a la nova T-Sud. Les grans aliances d'aerolínes en disputa eren Oneworld (amb Iberia, British Airways, i American Airlines, entre altres), Star Alliance (amb Spanair, Lufthansa, Swiss, i altres) i Sky Team (amb Air Europa, Air France, KLM, i altres).

A principi d'octubre el consell d'administració d'AENA va aprovar, amb caràcter revocable, l'adjudicació de la T-Sud a Oneworld i Star Alliance. També tindrien espais assignats Clickair i Vueling, així com disset companyies aèries no lligades a les aliances, que fan vols de llarg radi des del Prat. Sky Team disposaria de les instal·lacions de l'actual Terminal A, a més de l'edifici intermodal on conflueixen els diferents transports. A les terminals A i B s'ubicarien la resta de companyies de baix cost, 21 en total, i els altres operadors que no fessin vols intercontinentals.

Javier Marín, director d'aeroports d'AENA, va justificar les assignacions segons tres criteris: creixement, connectivitat i optimització de l'ús de les infraestructures: les dues aliances assignades eren les més grans de l'aeroport, amb més del 50% dels passatgers, i el nombre més important de connexions entre vols es produïa dins d'aliances. D'altra banda, la presència de les dues companyies amb seu a Barcelona —Clickair i Vueling— responia al seu compromís d'aportar passatgers a les connexions entre vols. El representant d'AENA va recordar que si les companyies no complien amb els plans previstos podrien perdre l'assignació. Sky Team va destacar la provisionalitat de l'assignació, i va reconèixer que hauria preferit estar a la T-Sud, i que aquesta hauria estat, a parer seu, la millor opció per al Prat.

Segons el Govern català, l'assignació satisfia les expectatives de la Generalitat, ja que els seus criteris s'havien

recollit en bona mesura. No obstant això, ERC, membre del Govern tripartit, i CiU, primera força de l'oposició, van coincidir que la decisió d'AENA limitava el creixement de l'aeroport del Prat en benefici de Barajas, autèntica plataforma intercontinental d'Iberia. Segons Josep Anton Duran i Lleida i Joan Ridaó, portaveus, respectivament, de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés dels Diputats, la decisió d'AENA condemnava el Prat a esdevenir un aeroport subsidiari de Barajas ja que no creien que Oneworld apostés per vols intercontinentals, tenint relativament proper el centre operatiu d'Iberia a Madrid. CiU hauria preferit que la terminal s'hagués adjudicat a una sola aliança que garantís vols intercontinentals. El Partit Popular (PP), per la seva banda, es va alinear amb les crítiques de CiU i ERC.

El president de la Generalitat, José Montilla, va defensar al Parlament de Catalunya l'assignació de la T-Sud i va dir que era un primer pas en la participació de la Generalitat en les decisions estratègiques sobre l'aeroport de Barcelona. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial, va considerar que la decisió situava el Prat en termes de competitivitat amb Barajas i altres aeroports europeus com Milà.

Foment del Treball va lloar la manera com AENA havia consultat els agents socials i econòmics catalans, i va subratllar que es tractava d'assignacions provisionals. La patronal Cecot, pròxima a CiU, també es va felicitar per la decisió. Miquel Valls, president de la CCB, va dir que els criteris del repartiment eren equilibrats, si bé va cridar l'atenció sobre les conseqüències que tindrien els processos de venda en què estaven immerses Iberia i Spanair. Els sindicats Comissions Obreres (CCOO) i Unió General de Treballadors (UGT) també van valorar positivament l'assignació.

Germà Bel, impulsor de l'acte social de l'IESE en favor del Prat, va opinar que s'havia penalitzat l'aliança amb més potencial de vols internacionals, Sky Team, i que s'havia afavorit la que en té menys, Oneworld.

Model de gestió de l'aeroport

Un cop assignats els espais de la T-Sud, tant des del Govern de la Generalitat com des de diferents sectors patronals i empresarials es va tornar a insistir en la necessitat d'un model de gestió descentralitzat per a l'aeroport.

Joan Pujol, secretari general de Foment, va insistir en la urgència de desenvolupar un model de gestió individualitzat, i Miquel Valls va demanar als governs de l'Estat i de la Generalitat que fessin el primer pas per a establir un model participat, i va proposar crear un grup de treball entre l'Administració i els agents econòmics per a aprofundir en el model de gestió. El degà del Col·legi d'Enginyers Aeronàutics, Josep Oriol, va proposar un model estructural amb decisió i gestió en el territori en què participessin les institucions i els agents socials. El GTI-4 va presentar el mes de juliol una fórmula de gestió privada per a l'aeroport, en la qual les institucions públiques mantindrien la titularitat però no el poder de decisió.

Mentre que el món empresarial no amagava el seu interès per incidir en la gestió del Prat, el sindicat UGT no considerava que fos necessària la participació de les empreses privades en la gestió, tal com va destacar Eva Granados, secretària de Política Institucional.

El conseller Nadal va recordar el compromís, fet el mes de març, del president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero, d'obrir la gestió de l'aeroport a la Generalitat, i el president Montilla va assegurar que a principi de 2009 AENA ja no tindria el monopoli en la gestió de l'aeroport.

A principi de novembre, Mariano Rajoy (PP) va prometre la gestió privada de l'aeroport si guanyava les eleccions de març de 2008. El president del PP de Catalunya, Daniel Sirera, va anunciar que membres del partit es reunirien amb el GTI-4 per definir una proposta concreta de privatització de l'aeroport del Prat. El conseller Nadal es va mostrar contrari a la privatització total de l'aeroport.

El model de gestió que es discutia a final d'any preveia un consorci amb la participació d'una societat de nova creació que agruparia la gestió dels aeroports catalans, representada per la Generalitat, d'AENA com a representant de l'Estat, de l'Ajuntament de Barcelona i previsiblement també amb la participació de la iniciativa privada. En qualsevol cas, les decisions finals sobre el model de gestió, i també sobre els repartiments de poder en aquest consorci, no es prendrien fins a la legislatura parlamentària següent, a partir de març de 2008.

El Pont Aeri toca sostre davant la imminència del FAV

A l'espera de l'entrada en funcionament del **FAV BARCELONA-MADRID** l'any 2008, la ruta aèria entre Barcelona i Madrid, coneguda com el Pont Aeri, va enregistrar 4,76 milions de passatgers, un 9,9% més que l'any 2006. Aquest creixement responia, en part, a l'aposta de Vueling, Spanair i Air Europa per aquest corredor aeri, en mans d'Iberia fins feia pocs anys. No obstant això, el 2007 podria significar el sostre d'aquesta ruta, ja que el FAV podria agafar usuaris a les companyies aèries. D'aquesta manera, la ruta aèria més transitada del món podria perdre prop de dos milions de passatgers a mitjà termini.

L'assignació de la T-Sud va significar també acabar amb el monopoli sobre el pont aeri que exercia Iberia des de la Terminal C de l'aeroport. Javier Marín va anunciar que des de la T-Sud es crearia un corredor amb Madrid en què

podrien competir obertament totes les companyies que fan aquella ruta. La ubicació del nou pont aeri plantejaria algunes dificultats a les companyies sense presència directa a la T-Sud, com Air Europa, atès que tindrien les instal·lacions separades en dues terminals, circumstància que contradiria el criteri d'assignació d'AENA.

Reptes per a 2008

L'aeroport enfilava, a final de 2007, la recta final del Pla Barcelona, a l'espera de posar en servei la nova T-Sud, d'accelerar la construcció dels accessos terrestres (connexió viària amb la C-31, nou ramal de rodalia, línia L9 de metro, alta velocitat) i de desenvolupar la ciutat aeroportuària.

Més informació

www.aena.es

www.aeroportintercontinental.cat

www.bcnair-route.com

www.cambrabcn.es

www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/documents/infra_basiques.pdf

www.circuloeconomia.com

www.foment.com

www.gavamar.com

www.preservemcastelldefels.org

www.prouisoroll.org

www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_gticat_jzq_b8972727.pdf

Bel, Germà; Fageda, Xavier. Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori. Barcelona: IERMB, 2006

* *Túnels articulats que connecten el moll d'embarcament amb l'interior dels avions o amb les plataformes d'estacionament de les aeronaus.*

