

Infraestructures de transport > Aeroportuàries |

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT) (2009)

Xavier Sabaté – X3 Estudis Ambientals



Un vol de Spanair estrena el 17 de juny de 2009 la nova terminal de l'aeroport del Prat, rebatejada amb el nom de T1. La inauguració coincideix amb la caiguda del nombre de passatgers per la crisi econòmica i per la posada en marxa del FAV Barcelona-Madrid. AENA preveu que a final de 2009 la T1 absorbeixi el 80% dels vols del Prat, mentre es reformen les antigues terminals. Tanmateix, durant els primers anys de funcionament, la T1 no serà accessible ni en metro ni en tren. D'altra banda, el Govern de l'Estat planteja remodelar la gestió dels aeroports, donant entrada a la participació dels governs autonòmics i a la iniciativa privada, però reservant-se'n la major part.

 Antecedents [2003](#), [2004](#), [2005](#), [2006](#), [2007](#)

Després de quatre anys de creixement ininterromput, l'aeroport de Barcelona, situat al Prat de Llobregat, afrontava un període crític, durant el qual havia de concretar el seu model de gestió, posar en funcionament la nova terminal, i contrarestar la competència del nou servei de **FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT BARCELONA-MADRID**.

El FAV i la crisi trenquen la ratxa de creixement del Prat

L'any 2008, l'aeroport de Barcelona va perdre gairebé 2,6 milions de passatgers i va tancar l'any amb poc més de 30 milions de passatgers, un 7,5% menys que els comptabilitzats l'any 2007. La pèrdua de passatgers va coincidir gairebé exactament amb la pèrdua enregistrada per Iberia i les seves filials Air Nostrum i Clickair a Barcelona. Aquest grup, l'aposta del qual era potenciar el hub –centre de vols de connexió– de Madrid (Barajas), va perdre 2,4 milions de passatgers. Iberia va cedir per primera vegada en la història el seu lideratge al Prat i va passar a la quarta posició amb prou feines 2,7 milions de passatgers, molt lluny dels 10 milions del 2005. L'exmonopoli només oferia tres destinacions des de Barcelona: Madrid, Londres i París. El seu replegament s'explicava en part per l'estratègia de substituir la seva oferta a Barcelona per la de Clickair, aerolínia de baix cost, que va guanyar més d'1,5 milions de passatgers i que va tancar el seu segon exercici complet amb gairebé cinc milions.

El Prat era un dels aeroports de tot l'Estat que perdia més vols i més passatgers, però tot i el descens, continuava sent el segon aeroport amb major volum d'operacions, darrere de Barajas i per davant de Son Sant Joan (Mallorca), que també van perdre passatgers al llarg de 2008 (un 2,4% i un 1,7%, respectivament). La caiguda en nombre de passatgers i vols en tots els aeroports s'explicava per la frenada econòmica de la segona meitat del 2008, així com per l'encariment dels preus dels bitllets derivat de la pujada del petroli.

No obstant això, el factor decisiu que va provocar que la caiguda de passatgers afectés especialment l'aeroport barceloní va ser la posada en funcionament del FAV Barcelona-Madrid el 20 de febrer de 2008. Després d'un any de funcionament, el FAV va aconseguir superar els dos milions d'usuaris, i l'any 2008 el pont aeri va perdre més d'un milió de passatgers respecte a l'any anterior, un 23,8% menys. El pont aeri, tanmateix, va aconseguir mantenir la primàcia fins a final d'any, tot i que, el mes d'octubre, el FAV va copar el 47% d'aquest corredor.

“Hub” o aeroport per a vols domèstics i “low-cost”?

La pèrdua de passatgers ocasionada pel FAV va posar en evidència la dependència de l'aeroport del Prat respecte dels vols domèstics i regionals. L'informe de 2008 del Consell Internacional d'Aeroports-Europa (ACI Europe) mostrava que l'aeroport del Prat era el dinovè d'Europa quant a volum de passatgers amb origen o destinació fora del continent.

El professor de teoria econòmica de la Universitat de Barcelona (UB) Ramon Tremosa va afirmar a principi de 2008 que Barcelona desapareixeria del mapa mundial de fires i congressos de primer nivell en la propera dècada si el Prat no es convertia en un hub. Tremosa va advertir que el creixement de l'aeroport els darrers anys s'havia aconseguit gràcies a l'oferta de baix cost: des de 2004, les aerolínies de baix cost s'havien consolidat fins a significar prop del 40% de passatgers de l'aeroport. Segons Tremosa, si aquestes companyies creixien més que la resta, acabarien ofegant l'aeroport, que perdria la capacitat de captar congressos i fires internacionals. Segons l'economista, per mantenir el seu posicionament internacional, Barcelona hauria de tenir un aeroport de vols intercontinentals i els aeroports de Girona i Reus haurien de complementar l'oferta amb companyies de baix cost.

De fet, entre els cinquanta vols amb més passatgers de l'aeroport del Prat, no n'hi havia cap d'intercontinental. L'aeroport de Barcelona tancava el 2008 amb 12 destins transoceànics, davant dels 38 de Barajas. El vol intercontinental amb més passatgers era el de Nova York, amb quatre vols diaris. El president d'Iberia, Fernando Conte, va afirmar que la companyia espanyola endegaria entre sis i deu vols intercontinentals abans del 2010, un cop la nova terminal fos operativa.

Spanair esdevé catalana

Spanair, amb més de 10 milions de clients l'any 2008, era la segona companyia aeronàutica d'Espanya. Durant l'any 2008 va planar el dubte sobre el futur de la companyia, vinculada al grup Star Alliance i propietat de Scandinavian Airlines (SAS). Tot i que una opció era que Iberia l'absorbís (la qual cosa era vista amb mals ulls per part de l'empresariat català), a final d'any les dues entitats públiques i privades Turisme de Barcelona (participat per la Cambra de Comerç en un 60% i l'Ajuntament de Barcelona en un 40%) i Catalana d'Iniciatives (societat de capital risc amb quinze empreses i un 27% de participació de l'Ajuntament i la Generalitat de Catalunya) van liderar una negociació amb SAS per adquirir Spanair, que va culminar el gener de 2009 amb la compra de la companyia pel preu simbòlic d'un euro, acompanyat d'un fort compromís d'inversió per relançar la companyia.

Turisme de Barcelona i Catalana d'Iniciatives es quedarien un 25% de la companyia, mentre que un 20% restaria a les mans de SAS com a soci industrial. El 55% restant el van aportar altres socis capitalistes. En el rerefons d'aquesta compra hi havia el desig d'assegurar el futur de l'aeroport com a hub internacional. Els inversors catalans volien que Spanair es consolidés com una gran companyia, rendible i amb vocació d'expansió.



Vers un nou model de gestió dels aeroports

Una de les claus per evitar que l'aeroport del Prat perdés vols intercontinentals era, per a molts, el canvi del model de gestió dels aeroports per part d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, l'ens públic que gestiona els aeroports estatals), i el pas a una gestió descentralitzada i amb marge per a la intervenció de capital privat. El març del 2007 l'empresariat català ja s'havia manifestat en aquest sentit i, un any després, amb la nova victòria del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) a les eleccions generals, es va reobrir el debat sobre el model de gestió.

L'estiu del 2008, el Consell de Ministres va anunciar un nou model de gestió aeroportuària que permetria una participació del 30% del capital privat i donaria entrada a les comunitats autònomes en aquells aeroports que la seva gestió fos complexa, com els de Barajas i el Prat. El nou model atorgaria a la Generalitat de Catalunya una participació de fins al 19% en la gestió del Prat, la qual cosa reservaria el 51% restant en mans de l'Estat. Segons la titular del Ministeri de Foment de llavors, Magdalena Álvarez, el govern espanyol mantindria una clara majoria a l'aeroport per garantir la qualitat del servei a través d'una gestió en xarxa. Per fer possible aquesta gestió compartida, caldria escindir AENA en dues entitats estatals: una que s'ocuparia de la navegació aèria i l'altra de la gestió aeroportuària. Aquesta segona entitat va rebre el nom provisional d'Egaesa, Empresa de Gestión de Aeropuertos del Estado, i s'esperava que tingués un capital social d'uns 50 MEUR. En tots els casos, l'Estat conservaria la titularitat dels aeroports, i la incorporació del capital privat en la gestió dels aeroports no tindria lloc fins a l'any 2011.

Aquesta remodelació no va plaure als diputats al Congrés Francesc Homs (Convergència i Unió, CiU), Joan Herrera (Iniciativa per Catalunya-Verds, ICV) i Joan Ridao (Esquerra Republicana de Catalunya, ERC), que van considerar insuficient la proposta i la van veure com una operació de cosmètica per poder mantenir el model centralitzat d'AENA. Tampoc va agradar als representants dels treballadors d'AENA, que a mitjan març de 2009 van fer una aturada d'una hora en rebuig de l'entrada de capital privat en l'òrgan gestor dels aeroports. Per la seva banda, algunes empreses espanyoles amb interessos en aeroports, com Ferrovial o Abertis, es van mostrar reticents a posar diners en una societat en la qual sempre es trobaven en minoria.

La Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), per la seva banda, va criticar que l'Estat es reservés el control del futur

consorci aeroportuari. La Cambra advertia que la capacitat d'actuació de l'aeroport estaria hipotecada si l'Estat mantenia la majoria i va proposar que el Govern de l'estat cedís la capacitat d'actuació al consorci públic i privat. Finalment, l'Ajuntament de Barcelona també va demanar que es concretés la seva participació en la gestió de l'aeroport del Prat, tal com establia la Carta Municipal.

En tot cas, segons el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, el debat sobre l'entrada de la Generalitat en la gestió del Prat no s'abordaria fins que no es resolgués el nou model de finançament per a Catalunya, i descartava que la Generalitat assumís la cogestió de l'aeroport del Prat abans del final del mandat, el 2010.

Repartiment salomònic de la nova terminal, rebatejada com T1

Davant la imminència de la posada en marxa de la nova terminal, AENA va rebatejar les terminals de l'aeroport del Prat: la Terminal Sud passaria a anomenar-se T1, i les antigues terminals A, B i C, passarien a anomenar-se T2. El canvi havia de facilitar l'orientació dels passatgers de vols internacionals.

Malgrat que l'any 2007 AENA va assignar la T1 a les aliances d'aerolínies Oneworld (de la qual forma part Iberia) i Star Alliance (que inclou Spanair), a final del 2008 AENA va obrir les portes de la T1 a la tercera aliança que opera al Prat, Sky Team (on és Air Europa). Aquestes tres aliances representaven el 80% del trànsit aeri de l'aeroport del Prat. En l'assignació s'hi incloïen Vueling i setze altres companyies que feien vols intercontinentals i no estaven vinculades a cap aliança. Tot i així, els vols assignats a la T1 representarien només el 45% de la capacitat de la nova infraestructura. La reassignació pretenia adaptar-se a la reestructuració de les principals aerolínies, algunes en ple procés de fusió. El nou repartiment també permetria aprofitar les sinergies generades amb la concentració de vols de connexió per part de les tres aliances i les companyies que exploten vols intercontinentals. A més, les aerolínies del pont aeri entre Madrid i Barcelona disposarien d'espais contigus a la nova terminal. De fet, els primers vols que s'operarien des de la T1 serien, precisament, els del servei regular entre Barcelona i Madrid.



El març de 2008 el Prat va estrenar una terminal específica de vols corporatius, al costat de la del pont aeri, que donaria servei a 10.000 vols corporatius anuals, a l'espera de la construcció de l'**AEROPORT CORPORATIU DE BARCELONA** a Òdena (Anoia), que hauria de complementar-ne l'oferta. Tres mesos més tard, també van acabar les obres d'ampliació de la Terminal C, que havia d'afrontar la darrera temporada d'estiu abans de la posada en marxa de la nova terminal.

Inauguració de la T1

Després d'uns períodes de portes obertes els mesos d'abril i maig de 2009, el 16 de juny es va inaugurar oficialment la flamant T1 dissenyada per l'equip de l'arquitecte Ricardo Bofill. Un dia després de la inauguració, el primer vol operat des de la nova terminal estava carregat de simbolisme: un

avió de Spanair volaria a Madrid. El vol, que va patir un retard de 15 minuts per la presència d'uns ocells a la pista d'enlairament, va omplir-se amb representants de Spanair, convidats i periodistes.

El president de Star Alliance, Jaan Albrecht, va explicar que a la nova terminal es donaven les condicions per crear un hub, ja que el temps d'interconnexió era molt baix gràcies al seu disseny. Les disset companyies de Star Alliance presents a la nova terminal oferien 30 vols internacionals, entre els quals n'hi havia tres de transoceànics: Nova York, Filadèlfia i Singapur. Es preveia que en els mesos subsegüents l'oferta de destinacions s'incrementés amb Tòquio i Hong Kong. Ferran Soriano, president de Spanair, va recalcar que la companyia no tenia vocació de baix cost, en al·lusió a Vueling, l'altra companyia amb una important presència a l'aeroport del Prat.

AENA desitjava obrir progressivament les instal·lacions per anar solucionant els problemes normals d'inici i evitar així el col·lapse que va patir la T4 de Barajas poc després de la seva inauguració. La nova terminal va iniciar la seva activitat a mig gas, i els primers mesos només hi operaria el grup Star Alliance, amb Spanair i Lufthansa al capdavant, que amb el 30% del trànsit eren el grup principal del Prat. Després de l'estiu, seria el torn de Oneworld, i a final d'any, el de Sky Team. A final d'any, la T1 hauria d'absorbir el 80% dels vols de l'aeroport, i l'antiga terminal es prepararia per a una reforma integral.

Amb 525.000 m², 100 portes d'embarcament, 168 taulells de facturació i 90 operacions per hora, la nova T1 hauria de permetre a l'aeroport barceloní arribar fins als 55 milions de passatgers anuals. La T1 disposaria de 11.000 places d'aparcament, 1.500 de taxi i un sistema ferroviari integrat (Renfe, **METRO L-9** i FAV). La nova terminal donaria feina a uns 4.000 treballadors, sense comptar l'ocupació que generarien els 30 restaurants, els 50 comerços, les dues sales VIP i el centre de negocis amb els quals s'havia equipat la terminal. Amb motiu de la inauguració de la T1, Juan Ignacio Lema Devesa, director general i president d'AENA, va afirmar que el Prat era un important focus

d'activitat que generaria uns 2.500 MEUR a l'any, el 6,2% del PIB català. Lema Devesa calculava que a mitjà termini l'aeroport significaria 30.000 llocs de treball directes i gairebé 65.000 d'indirectes.

La T1 obre sense que hi arribin metro ni tren

La nova terminal del Prat va néixer sense connexions ferroviàries. Fins a mitjan 2012 no es preveia que hi arribés la línia 9 de metro, i l'accés amb Rodalies acumulava un fort endarreriment. L'accés a la T1 s'hauria de fer amb cotxe, taxi o bus durant anys. Durant aquest temps, la Generalitat, l'Entitat Metropolitana de Transport (EMT) i AENA desenvoluparien un pla alternatiu de transport per garantir l'accés a la T1 en transport públic, a través de 15 línies de bus i dues parades de taxis amb capacitat per a 750 cotxes. Estudis de la demanda del transport públic encarregats per la Generalitat mostraven que fins llavors, un 32% dels usuaris arribaven a l'aeroport en cotxe privat, un altre 32% en taxi, un 15% en bus públic i un altre 15% en Rodalies. Es preveia mantenir aquesta proporció durant els primers anys de funcionament de la T1 i que, un cop en marxa l'L9 i la línia de rodalies, el nombre d'usuaris de transport públic augmentés un 5%.

El nou ministre de foment, José Blanco, va anunciar el mes de maig de 2009 que a final d'any es licitarien els treballs per endegar el túnel entre les dues terminals, uns quatre quilòmetres de vies a 27 m de profunditat que requerien una inversió d'uns 166 MEUR. Aquest assumpte estava aturat des de feia un any i mig, a l'espera d'uns informes complementaris que havia sol·licitat Aena per garantir que les obres no afectarien el funcionament de la pista principal de l'aeroport. La T1 ja tenia reservat el calaix per allotjar l'estació de Rodalies, però encara no hi havia una data per a la posada en funcionament del servei. Mentrestant, van començar els treballs per construir l'estació intermodal que enllaçaria la T2 amb el metro, la futura línia de Rodalies i el FAV.

Pel que fa a l'L9 del metro, a mitjan d'abril de 2009 la tuneladora que construïa el tram entre el Prat de Llobregat i l'aeroport va arribar a l'aeroport després d'un any de perforació del subsòl. L'L9 tindria tres estacions vinculades a l'aeroport: la T1, la ciutat aeroportuària i la T2. Pel que fa al FAV, la Generalitat i l'Estat encara estaven en procés de negociar el seu traçat. El govern català pretenia que fos un traçat de pas i no un accés únic d'entrada i sortida, però això obligaria a prolongar en cercle el túnel que aleshores Foment només preveia amb estació terminal. Amb tot, aquest projecte no era prioritari, segons el conseller Nadal, ja que primer el FAV havia de connectar Catalunya amb França.

Tot i la incertesa sobre el futur del panorama aeronàutic mundial, la nova capacitat de l'aeroport, que creixeria fins als 70 milions de passatgers anuals un cop es construís una nova terminal satèl·lit connectada sota terra amb la T1, donava ales a les aspiracions de consolidar el Prat com un hub del sud-oest d'Europa.

Més informació

www.aena.es

www.aci-europe.org

