

Un aeroport per a tots

F. ECHEGARAY, director de l'aeroport de Barcelona

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 7 de juny del 2010

D' aquí pocs dies, farà un any de la posada en funcionament de la T-1 de l'aeroport de Barcelona. Es tracta d'una terminal pensada perquè les companyies puguin desenvolupar-se i consolidar l'aeroport de Barcelona com el hub de referència del Mediterrani, i per això des d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) hem apostat perquè en les seves instal·lacions hi tinguin cabuda les aliances que actualment copen el mercat mundial i contribueixin al desenvolupament de vols en xarxa des de Barcelona.

Perquè un aeroport pugui desenvolupar tot el seu potencial es necessiten diversos ingredients: el primer és la capacitat, tant pel que fa al camp de vols com pel que fa als edificis terminals; el segon, aerolínies que estiguin decidides a apostar per ell com a base de les seves operacions, i el tercer, una demanda prou atractiva perquè els avions tinguin un índex d'ocupació rendible. L'aeroport de Barcelona disposa de tots aquests ingredients i això ens fa ser optimistes de cara al futur.

Dins del pla director, AENA ha invertit en els últims anys 5.000 milions d'euros perquè l'aeroport de Barcelona disposi d'una infraestructura potent que permeti atendre la demanda existent. Podem dir que les instal·lacions aeroportuàries actuals ens permeten atendre de manera eficient i adequada les diferents necessitats de totes les companyies aèries i dels seus passatgers. La diversitat de companyies i d'oferta que hi ha actualment fa que l'aeroport pugui atendre adequadament la segmentació que es produeix, sense que aquest fet vagi en detriment de

la qualitat dels serveis que s'ofereixen. Disposem, doncs, de la infraestructura i tenim companyies que han decidit apostar per la ciutat. Les diferents aerolínies que hi ha en l'actualitat són summament importants perquè atenen diferents capes de demanda.

Veiem que aquesta circumstància es reproduïx igualment a les ciutats de tot el món. Tenim exemples en sectors com per exemple la moda, la restauració o l'hostaleria, que presenten diferents ofertes adaptades a la demanda sol·licitada pels clients. En definitiva, Barcelona ha de ser un pol d'atracció, ja sigui per a oci o bé per a negocis.

Com a últim ingredient, també hi podem afegir que, amb l'actual capacitat en el seu camp de vols, Barcelona se situa entre els primers aeroports europeus, perquè disposem d'una oferta prou àmplia per posar a disposició de les diferents companyies. La millor prova d'aquest fet és que des del mes de novembre passat hem tornat a la via del creixement, exceptuant només el mes d'abril i com a conseqüència de les afectacions en l'espai aeri europeu de la presència del núvol de cendres del volcà islandès. Precisament, com a conseqüència de les limitacions en l'espai aeri europeu, l'aeroport de Barcelona va tenir l'oportunitat de funcionar com a plataforma per a moltes companyies tant de passatgers com de càrrega, que van utilitzar les nostres instal·lacions per entrar a Europa o per fer el salt a altres continents.

No obstant, el perfil d'un aeroport també ve determinat per altres serveis. En el cas del de Barcelona, hem desenvolupat una nova terminal per a vols corporatius, és a dir, per a vols d'empresa, que dota la nostra ciutat d'un servei exclusiu, destinat a empresaris o inversors que troben una porta d'entrada adequada a les exigències que hem de tenir.

Per una altra banda, la companyia Iberia i el Consorci de la Zona Franca estan invertint 25 milions d'euros per a la construcció d'un hangar de manteniment d'aeronaus que entrarà en servei a finals d'aquest any 2010 i que ens situarà en una posició estratègica a Europa com a centre de manteniment. Moltes companyies que realitzen vols intercontinentals necessiten instal·lacions d'aquesta mena per garantir la revisió dels avions, i aquest fet suposa un valor afegit de cara a poder captar més companyies que ofereixin rutes transoceàniques.

BARCELONA està cada vegada més connectada al món. Aquest estiu disposem de 28 rutes intercontinentals directes, que suposen un creixement del 73% respecte a l'oferta que hi havia fa quatre anys. Avui és possible volar directament a moltes destinacions d'Amèrica, l'Àsia o l'Àfrica sense necessitat de fer escales. Estem en una bona posició i el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries (CDRA) ha fet una bona feina. Però s'ha de seguir en aquesta línia, perquè Barcelona com a ciutat i el seu aeroport en particular encara tenen moltes més possibilitats. El fet d'estar entre els top ten europeus i entre els 50 primers aeroports de tot el món ens dóna potencial per continuar creixent i connectar Barcelona amb els principals centres de coneixement i d'influència.