

# *Aeropuerto de Barcelona: ¿pero de qué 'hub' hablamos?*

JOAN CLAVERA

EL PAÍS - 22-03-2007

---

En las últimas semanas la palabra *hub* se ha pronunciado con más o menos fortuna en una cantidad ingente de medios de comunicación. Muchos responsables de la cosa pública parecen haber hecho un curso acelerado de logística aeronáutica a propósito del Aeropuerto de Barcelona. Me temo que para muchos el concepto no esté del todo claro.

Imaginemos dos inmensas ruedas de bicicleta situadas a cada lado del Atlántico. En los ejes (*hubs*) de estas ruedas se situarían dos grandes ciudades: Londres y Nueva York. Toda la paquetería que volara entre ambos continentes lo haría en aviones cargados al 100% porque es la manera eficiente (a menor costo) de hacer el puente intercontinental. Suponiendo que sólo existiera transporte aéreo, un paquete que estuviera en Boston y se dirigiera a Glasgow haría primero el trayecto Boston-Nueva York . Allá se consolidaría la carga con la que llegara de otras ciudades y acto seguido realizaríamos el trayecto Nueva York-Londres (el más largo y el que hay que llenar al 100 %). De Londres -una vez desagregada la carga- partiría un vuelo hacia Glasgow, ciudad en la que finalmente se entregaría el paquete.

La razón de tal proceder está clara: entre Boston y Glasgow no hay suficiente demanda para rentabilizar una línea regular de paquetería y es muy caro mantener trayectos largos sin carga completa. Está claro que los *hubs* (ejes) sólo tienen sentido si hay unos *spokes* (radios) al extremo de los cuales (en la llanta de nuestra rueda de ejemplo) se encuentran aquellos puntos que alimentaran al *hub*.

Los *hubs* no se deciden únicamente por el tamaño de las ciudades como erróneamente a veces se cree. Son las compañías aéreas las que deciden en qué aeropuerto van a operar, a veces incluso antes de ampliar las instalaciones. Aquí hemos escogido el camino inverso: primero el cemento y luego, hasta hace muy poco, Dios dirá. No sabemos con precisión cómo nos consideran las

diversas compañías, pero tenemos claro que queremos ser un *hub*, como si esto se consiguiera por decreto como en los viejos tiempos cuando existía la CAMPSA o la CTNE. Ya se puede imaginar el lector que, vista la amplia experiencia internacional, lo racional sería que AENA continuara con la NA (la navegación aérea, es decir, las torres de control) y que los AE (aeropuertos españoles) pasaran, con todos los matices que se quiera, fundamentalmente a manos locales, que son las que pueden diseñar un modelo que convenga a la ciudad, a la región y a las compañías aéreas.

Los partidos políticos con sus maniobras tan a corto plazo son incapaces de ponerse de acuerdo en algo tan esencial como contribuir a una reconversión de AENA -aprovechando sus recursos humanos y técnicos- y dejando que en el ámbito local se constituya un consorcio en que las fuerzas económicas de las metrópolis españolas tengan un papel esencial.

Repetir cansinamente que queremos ser un *hub* no soluciona mágicamente los problemas, ya que éste sólo tiene sentido con unos radios (los *spokes*) que alimenten dicho eje. ¿Qué ciudades van a *alimentar* Barcelona? De momento ocurre al revés: el puerto de Barcelona es el verdadero *hub* de los cruceros de lujo del Mediterráneo y el aeropuerto de Barcelona *alimenta* estos cruceros. Gracias a esta labor los vuelos directos a Nueva York no van medio vacíos. Por lo tanto, lo que ocurre ahora no puede ser el preludeo de un *hub*. Éste hay que pensarlo sin partidismos y alejándonos de lo que ha ocurrido en el sector eléctrico. Si cada partido se apunta a una compañía o a una alianza, habremos reconstruido el capitalismo de Estado, o lo que es peor, el capitalismo de partido. Está bien que ahora todos hayamos redescubierto la rueda, pero con *hub*, *spokes* y un ciclista competente.

Puede que los lectores sepan que el aeropuerto de Heathrow (el gran *hub* de Londres), es propiedad y está gerenciado por una empresa privada (la BAA, procedente de una empresa pública privatizada) de la que el 83% del capital está en manos de la conocida empresa española Ferrovial, una de las constructoras de la Terminal Sur de El Prat. No nos faltan medios, ni *know how*, ni experiencia. El embrollo es político y sólo se saldrá si las diferentes

administraciones se ponen de acuerdo sobre la gestión comercial de las plataformas físicas.

Una tema de vital importancia es que tipo de *hub* queremos ser. En Estados Unidos hay *hubs* en los que una compañía sincroniza las diferentes oleadas de vuelos intercontinentales con los vuelos de enlace que le llegan por los radios de la rueda (los llamados *feeders* o alimentadores del centro de distribución). Que un centro así lo opere una sola compañía facilita la sincronización de los vuelos que de otra manera obliga a diversas compañías a ponerse de acuerdo de forma muy precisa sobre la utilización de los *slots*, que son los derechos que tienen asignados para aterrizar en el aeropuerto en un momento determinado del día. Ya vemos, pues, que la cosa es compleja. Y más todavía porque en Europa los *hubs* están en manos de más de una compañía aérea y son mixtos, que no sólo se dedican a la interconexión, los llamados *network hubs*, y todavía es más difícil encajarlo todo.

Por otra parte, hay que destruir algunos tópicos falsos sobre el cemento y el número de pasajeros. Heathrow opera con sólo dos pistas y se ha rechazado la construcción de una tercera por motivos medioambientales y para evitar la congestión. Es el número de terminales (cinco, contando la que se construye) el que posibilita operar con éxito. Barcelona movió en 2006 más pasajeros que Bruselas y Viena. Parece claro que el número de pasajeros obviamente no lo es todo y, en todo caso, Barcelona ya es un aeropuerto grande por número de pasajeros movidos.

Por lo tanto el meollo del problema es qué tipo de aeropuerto es hoy Barcelona, qué *hub* queremos ser y qué precio queremos pagar por eso. Nadie ha hecho un estudio medianamente serio sobre la demanda potencial de interconexiones y nadie ha dicho cómo favorecería esto a los diferentes grupos sociales de Barcelona.

Pero hay mucho más: no sólo hemos de seducir a las compañías aéreas privadas para que aterricen en Barcelona. Hay temas muy molestos: mientras que la política de *cielos abiertos* entre EE UU y la UE no llegue a sus últimas

consecuencias el establecimiento de líneas aéreas entre Barcelona y cualquier ciudad de EE UU, para poner un solo ejemplo bien conocido, estará sujeta a un acuerdo bilateral entre estados y es difícil imaginar que el secretario de Estado norteamericano de turno llegue a un acuerdo con nuestro consejero correspondiente sin pasar por la Administración central española.

Cambiando de enfoque: ¿qué pasaría con un *hub* que repartiera pasajeros desde Barcelona por toda Europa sin que la mayoría de ellos se quedasen en Barcelona? ¿Nos quedaríamos con una cantidad apreciable de contaminación atmosférica y acústica para obtener el negocio de las tasas aeroportuarias? Preguntémosnos, por favor, qué tipo de centro de distribución podía ser óptimo para el área barcelonesa a un coste medioambiental sostenible. Parece que ahora algunos ecologistas titulares -que antes tanto sufrían por los patitos de los estanques que limitan la tercera pista- estén escondidos debajo de las piedras, o de las pistas, amedrentados por el peligro de ser tachados de traidores si ponen en mínimo peligro el gran *hub* barcelonés capaz de hacer la competencia a Madrid, como si -permítase el sarcasmo- de un partido de fútbol se tratase.

Es evidente que la Administración central y los diferentes gobiernos españoles han favorecido Barajas y la que era compañía de bandera del Estado, pero hay que reconocer que en su momento los diferentes puntos de vista del municipio de El Prat, el de Barcelona, la ausencia -querida- de un ente metropolitano potente y la tardanza en reconocer la importancia de la gestión aeroportuaria están ahora complicando y mucho las cosas. De ahí que es bueno que la sociedad civil reaccione. Hay que partir de nuevas realidades. Los vuelos *punto a punto* (lo contrario del *hub*) están imponiéndose rápidamente debido al innegable éxito de las compañías de bajo coste. Éstas son las únicas que crecen significativamente en los últimos tiempos.

¿Qué explica que por Barcelona pasen casi tantos pasajeros como por San Francisco o Miami y que sea el noveno aeropuerto de Europa? El hecho de que nos hemos convertido en un importante destino turístico que es alimentado por las compañías *low cost* precisamente con un esquema de vuelos punto a punto.

¿Cómo se puede combinar el no renunciar a los vuelos turísticos punto a punto con el hecho de ser un *hub*? ¿Queremos pistas sobre el mar, más contaminación y más ruido con un sistema de infraestructuras viarias congestionadas y una red de ferrocarriles deficiente? ¿Dónde abordarán las personas de Zaragoza, Valencia o Toulouse los vuelos intercontinentales suponiendo que en el aeropuerto de Barcelona exista finalmente un enlace adecuado con la gran velocidad?

Hay algunas cosas que se consideran casi obvias que bien mirado no lo son. Hay quien todavía cree que los empresarios o los comerciantes rehuyen las líneas de bajo coste y pagan sin rechistar tres veces más en una compañía de prestigio. O que un empresario prefiere dos vuelos directos semanales a Tokio que cinco vuelos a la semana a la capital nipona utilizando una buena conexión con París o Londres.

La realidad está mucho más pegada a la cotidianidad, y a los cálculos de coste y frecuencia adaptados a las características de la zona y a la de los empresarios que operan en la capital de Cataluña.

El *hub* es un tipo de negocio aeroportuario que requiere un estudio muy concreto por parte de quien lo va a operar y de quien va a hacer negocio con él. Obsesionados por la desventaja muy real, repito muy real, de no tener las ventajas ni las inversiones ni el aeropuerto de la capital del Estado, nos enfrentamos ahora con el dilema de cómo gestionar un aeropuerto que tiene tantas pistas como Heathrow (aunque con tres terminales menos), casi tantos pasajeros como San Francisco (aunque con poquísimos vuelos intercontinentales) y del que debemos estudiar con cerebro y sin tripas cómo sirve mejor a las personas y a las empresas y no para aumentar aún más la confusión. Si se quiere reconvertir de forma inteligente AENA hay que tener un plan complejo estatal y unos objetivos muy claros sobre qué aeropuerto queremos, con estudios de demanda solventes y también trabajando en la línea ya iniciada por el Comité de Rutas Aéreas (formado por el Ayuntamiento de Barcelona, AENA, Generalitat y Cámara de Comercio de Barcelona). Sin cuantificar de forma escrupulosa los objetivos, los costes y beneficios

económico-sociales, es muy posible que el asunto no despegue adecuadamente. La asignación de la Terminal Sur va ser la prueba inminente de que los problemas complejos requieren soluciones complejas, evitando el vuelo político gallináceo, y estando, sobre todo, bien informados.