

Cap a un aeroport capaç

PABLO OLMEDA*
EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 26.02.07

El debat sobre si dues aliances aèries poden ocupar un mateix aeroport, o, per ser més exactes, una mateixa terminal, en aquest cas la Terminal Sud de l'aeroport del Prat, és un debat lícit, però d'escassa profunditat.

M'explico. És un debat lícit perquè és bo debatre sobre l'ús, el desenvolupament i el futur d'unes infraestructures aeroportuàries, però és d'escassa profunditat perquè la resposta és breu i contundent: sí, dues aliances poden compartir una mateixa terminal aeroportuària.

Per exemple, comparteixen la Terminal 1 de l'aeroport d'Hamburg les aliances Oneworld i Skyteam. També aquestes mateixes aliances comparteixen la Terminal N de l'aeroport de Londres Gatwick i, més enllà de l'Atlàntic, totes dues estan juntes a la T1 de l'aeroport brasiler de Rio de Janeiro. Així mateix, Star Alliance comparteix amb Oneworld la Terminal 1 de l'aeroport de Lió, i Star també comparteix amb Skyteam la Terminal 2 de l'aeroport d'Ontario, al Canadà. Situacions similars es donen als aeroports de San Francisco o Chicago i, per poc interès que es tingui a buscar, existeixen exemples semblants als cinc continents del planeta.

Llavors, ¿on és el debat? Hi ha dos punts importants en aquesta qüestió. Un és si una aliança ha de tenir o no tots els vols de les companyies associades agrupats al voltant d'una mateixa terminal. La resposta és que sí, perquè aquesta agrupació facilita connexions, economitza temps i, en general, les companyies guanyen en eficiència.

El segon punt important en aquest debat és si les infraestructures, en aquest cas les terminals, tenen capacitat per albergar dues aliances o més. A la majoria dels aeroports del món sempre es tracta d'ubicar en aquest espai la companyia aèria o aliança de companyies aèries que tenen un volum més gran d'operació, simplement perquè són el client més important i, per tant, les que més i millor poden facilitar la vida als usuaris que té aquell aeroport. Ara bé, si hi ha espai i no s'estrangula el creixement futur de l'aeroport, no hi ha cap

problema per compartir terminals i el món està ple d'exemples.

EN AQUEST sentit, la nova Terminal Sud de l'aeroport de Barcelona, que probablement serà de les millors d'Europa, no ofereix cap problema ni de capacitat ni de creixement futur. Qualsevol dels tres grans grups aeris que operen al món pot compartir aquesta terminal i desenvolupar folgadamente els seus plans d'expansió.

En l'hipotètic cas que les tres aliances (Oneworld, Star Alliance i Skyteam) ocupessin la nova terminal suposarien el 80% (25 milions) dels passatgers transportats aquest any, i quedaria el 20% restant a l'actual terminal. És a dir, si aquesta fos la decisió última, una terminal podria quedar pràcticament buida perquè per al trànsit actual n'hi hauria prou amb la nova.

Evidentment, això no serà així perquè és un fet que al Prat se li trenquen les costures i s'ha de pensar en el futur, adequant les noves infraestructures als creixements esperats. Fins i tot els dos grups aeris més grans, Oneworld, Iberia i les seves aliades, amb el 40% de l'aeroport, i Star Alliance, amb el 22%, instal·lats junts en qualsevol de les terminals, permeten un creixement sostingut que serà molt beneficiós per a Barcelona.

El que sí que seria desitjable, i totes les línies aèries esperem, és que la ubicació definitiva es realitzi de forma transparent i basada en criteris objectius de servei al client, com ara la disponibilitat de vols, destinacions, connexions i altres facilitats. Aquesta serà la millor garantia que la nova terminal de l'aeroport estarà al servei dels que la utilitzin i desenvolupin. Aquesta transparència en l'adjudicació ha de ser exigible també a les companyies aèries interessades, que presentin els seus projectes de futur basant-se en realitats i que la societat en general sàpiga el que ofereix cada una.

Un tercer aspecte del debat és el concepte de *hub*, terme que defineix un lloc de trobada de vols que vénen des d'un origen per connectar amb altres a un destí. Barcelona va camí de convertir-se en un gran *hub* europeu perquè ja hi ha companyies que els operen i plans anunciats que preveuen més avions,

destinacions i freqüències. Aquesta és l'única possibilitat que, amb el temps, el que avui és un *hub* europeu es converteixi en un *hub* intercontinental.

¿ALGÚ s'ha preguntat per què Barcelona a penes té vols intercontinentals? ¿Per què han tancat els vols a la Xina que es van obrir recentment? ¿Per què només hi ha vols intermitents a l'Atlàntic nord? La resposta és perquè no hi ha prou demanda en el punt d'origen. La demanda s'ha de crear, s'ha de portar passatgers de connexió de molts punts diferents del d'origen, com la resta d'Espanya, Europa o el nord de l'Àfrica perquè enllacin amb destins transoceànics.

Aquesta aflluència de vols al punt d'origen és l'únic que pot garantir la creació d'un futur *hub* intercontinental. Aquesta tasca és lenta i molt costosa, requereix un operador o grup d'operadors disposats a fer-ho, crear una flota de curt i mitjà radi de desenes d'avions que aporti passatgers i tenir disponible una altra flota de llarg radi, malgrat que inferior en nombre, però que també es compta a desenes. Barcelona està en el bon camí per aconseguir-ho.

President de l'Associació de Línies Aèries.*