

Hacia un aeropuerto capaz

PABLO OLMEDA*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 26.02.03

El debate sobre si dos alianzas aéreas pueden ocupar un mismo aeropuerto, o, para ser más exactos, una misma terminal, en este caso la Terminal Sur de El Prat, es un debate lícito, pero de escasa profundidad.

Me explico. Es un debate lícito porque es bueno debatir sobre el uso, desarrollo y futuro de unas infraestructuras aeroportuarias, pero es de escasa profundidad porque la respuesta es breve y contundente: sí, dos alianzas pueden compartir una misma terminal aeroportuaria.

Por ejemplo, comparten la Terminal 1 del aeropuerto de Hamburgo las alianzas Oneworld y Skyteam. También estas mismas alianzas comparten la Terminal N del aeropuerto de Londres Gatwick y, más allá del Atlántico, las dos están juntas en el T1 del aeropuerto brasileño de Río de Janeiro.

Asimismo, Star Alliance comparte con Oneworld la Terminal 1 del aeropuerto de Lyon, y Star también comparte con Skyteam la Terminal 2 del aeropuerto de Ontario, en Canadá. Situaciones similares se dan en los aeropuertos de San Francisco o Chicago y, a poco que se tenga interés en buscar, existen ejemplos parecidos en los cinco continentes del planeta.

Entonces ¿dónde está el debate? Hay dos puntos importantes en esta cuestión. Uno es si una alianza debe tener o no todos los vuelos de las compañías asociadas agrupados en torno a una misma terminal. La respuesta es que sí, porque esta agrupación facilita conexiones, economiza tiempos y, en general, las compañías ganan en eficiencia.

El segundo punto importante en este debate es si las infraestructuras, en este caso las terminales, tienen capacidad para albergar a dos o más alianzas. En la mayoría de los aeropuertos del mundo siempre se trata de ubicar en ese espacio a la compañía aérea o alianza de compañías aéreas que tienen mayor volumen de operación, simplemente porque son el cliente más importante y, por tanto, las que más y mejor pueden facilitar la vida a los usuarios de ese

aeropuerto. Ahora bien, si hay espacio y no se estrangula el crecimiento futuro del aeropuerto, no hay ningún problema en compartir terminales y el mundo está lleno de ejemplos.

EN ESTE SENTIDO, la nueva Terminal Sur del aeropuerto de Barcelona, que probablemente será de las mejores de Europa, no ofrece ningún problema ni de capacidad ni de crecimiento futuro. Cualquiera de los tres grandes grupos aéreos que operan en el mundo puede compartir dicha terminal y desarrollar holgadamente sus planes de expansión.

En el hipotético caso de que las tres alianzas (Oneworld, Star Alliance y Skyteam) ocupasen la nueva terminal supondrían el 80% (25 millones) de los pasajeros transportados este año, quedando el 20% restante en la actual terminal. Es decir, si esta fuese la decisión última, una terminal podría quedar prácticamente vacía porque para el tráfico actual bastaría con la nueva. Evidentemente, esto no va a ser así porque es un hecho que a El Prat se le rompen las costuras y hay que pensar en el futuro, adecuando las nuevas infraestructuras a los crecimientos esperados. Incluso los dos mayores grupos aéreos, Oneworld, Iberia y sus aliadas, con el 40% del aeropuerto, y Star Alliance, con el 22%, instalados juntos en cualquiera de las terminales, permiten un crecimiento sostenido que será muy beneficioso para Barcelona. Lo que sí sería deseable, y todas las líneas aéreas esperamos, es que la ubicación definitiva se realice de forma transparente y basada en criterios objetivos de servicio al cliente, tales como disponibilidad de vuelos, destinos, conexiones y otras facilidades. Esa será la mejor garantía de que la nueva terminal del aeropuerto estará al servicio de quienes la usen y desarrollen. Esta transparencia en la adjudicación debe ser exigible también a las compañías aéreas interesadas, que presenten sus proyectos de futuro en base a realidades y que la sociedad en general sepa lo que ofrece cada una.

Un tercer aspecto del debate es el concepto de *hub*, término que define un lugar de encuentro de vuelos que vienen desde un origen para conectar con otros a un destino. Barcelona lleva camino de convertirse en un gran *hub* europeo porque ya hay compañías que los operan y planes anunciados que

prevén más aviones, destinos y frecuencias. Esa es la única posibilidad de que, con el tiempo, lo que hoy es un *hub* europeo se convierta en un *hub* intercontinental.

¿ALGUIEN se ha preguntado por qué Barcelona apenas tiene vuelos intercontinentales? ¿Por qué han cerrado los vuelos a China que se abrieron recientemente? ¿Por qué solo hay vuelos intermitentes al Atlántico norte? La respuesta es porque no hay suficiente demanda en el punto de origen. La demanda hay que crearla, hay que traer pasajeros de conexión de muchos puntos distintos al de origen, como el resto de España, Europa o norte de África para que enlacen con destinos transoceánicos.

Esa afluencia de vuelos al punto de origen es lo único que puede garantizar la creación de un futuro *hub* intercontinental. Esa tarea es lenta y muy costosa, requiere un operador o grupo de operadores dispuestos a hacerlo, crear una flota de corto y medio radio de decenas de aviones que aporte pasajeros y tener disponible otra flota de largo, aunque inferior en número, pero que también se cuenta en decenas. Barcelona está en el buen camino para conseguirlo.

*Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas.