

AEROPUERTO: HECHOS
Germà Bel
(El Periódico, 25 de febrero de 2007)

El Prat está en el centro de un interesante proceso de política pública, al acercarse el momento de adoptar decisiones muy importantes para su futuro. Esto suscita un debate social creciente, propio de sociedades abiertas y deliberativas. Información y transparencia son condiciones necesarias para la adopción de decisiones óptimas. Esta relación de hechos persigue contribuir a un buen proceso de política pública.

- 1) El Prat ya es un aeropuerto internacional, el octavo europeo en tráfico agregado. Su crecimiento reciente ha sido canalizado sobre todo por aerolíneas de coste bajo, muy eficientes para viajar a distancias cortas y medias. Su rango de alcance llega hasta el este de Europa y norte de África.
- 2) El Prat es muy deficiente en vuelos intercontinentales: está entre el 25 y el 30 en Europa. Estos vuelos son de alto valor añadido, al canalizar viajes de negocios a larga distancia. Tal carencia es una desventaja competitiva para atraer actividades económicas intensivas en conocimiento y sedes de grandes empresas, y desmerece los muchos atractivos de Barcelona y su entorno.
- 3) La frecuencia de vuelos intercontinentales directos en El Prat debería ser mucho más alta, dada la dimensión demográfica y económica de su territorio. A esto hay que sumar la aportación de demanda desde otras ciudades que podrían canalizar los vuelos de conexión. De ahí que operar como centro de conexión de vuelos, o *hub*, sea crucial para aprovechar las potencialidades como plataforma de vuelos intercontinentales. La ampliación en curso aumentará las posibilidades (ya existentes) de El Prat como *hub* intercontinental.
- 4) Los vuelos de conexión son operados por las grandes alianzas, cuyo principal objetivo es obtener la máxima rentabilidad posible en sus operaciones. Para ello, compiten y desarrollan estrategias diferentes, para cada compañía y para cada aeropuerto.
- 5) Oneworld, cuyo operador local es Iberia (y su participada Clickair), ha oficializado como su estrategia óptima concentrar todos sus vuelos intercontinentales en Barajas, su *hub* en el sur de Europa, que complementa al *hub* de Londres-Heathrow, principal base de British Airways. Siguiendo esta lógica empresarial, Barcelona es el único caso de la UE (y más allá) en que una compañía nacional dominante—Iberia—no ofrece vuelos intercontinentales directos, mientras sí lo hacen diversas compañías extranjeras. Esto sucede porque Iberia ha optado por una estrategia de bajo coste en El Prat (quizás trufada de algún intercontinental exótico en el futuro), y es viable porque el aeropuerto no puede responder estratégicamente, al carecer de gestión individualizada (contra lo que sucede en cualquier aeropuerto similar de cualquier país desarrollado).
- 6) Star Alliance, cuyo operador local es Spanair, plantea operar El Prat como centro de conexiones, convirtiéndolo en su *hub* del sur de Europa (del que carece ahora), y

complementando al *hub* de Frankfurt, principal base de Lufthansa. Hay que notar que Lufthansa tiene una estrategia intercontinental contraria a la de Iberia, pues opera este tipo de vuelos directos desde Frankfurt, Munich, Dusseldorf y Stuttgart, además de Zurich y Ginebra (a través de su filial Swiss). Con todo, son aún mucho más relevantes para El Prat UsAirways y United Airlines, de mayor tamaño y con grandes *hubs* –como Filadelfia, Chicago y Denver- en EEUU, así como Thai, Singapore y la japonesa ANA, líderes regionales en el sudeste asiático.

- 7) SkyTeam, cuyo operador local es Air Europa, no ha formulado propuestas concretas. SkyTeam dispone ya de Milán y Roma como hubs sur-europeos, que complementan al hub de París- Ámsterdam, donde opera Air France – KLM.
- 8) Hasta ahora se han planteado dos grandes propuestas para El Prat. Iberia-Oneworld propone un modelo de aeropuerto de bajo coste y alimentador de los vuelos intercontinentales de Barajas. Spanair-Star Alliance propone una estructura de vuelos de conexión que permitiría desarrollar una oferta más ambiciosa de operaciones intercontinentales en el propio Prat, convirtiéndola en su *hub* del sur de Europa.
- 9) Como mostró el proceso de la T-4 en 2004, la adjudicación de acceso a instalaciones es muy discrecional (a diferencia de otros aspectos de la gestión aeroportuaria). En España la decisión es competencia del gobierno central, caso excepcional entre los países comparables.
- 10) Entre los aeropuertos que funcionan como *hub* de vuelos intercontinentales no existen precedentes en que las terminales de referencia para estos vuelos sean compartidas por grandes alianzas. En Barajas, por ejemplo, la T-4 es ocupada por Iberia-OneWorld, y en ella también desarrollan sus operaciones otras aerolíneas no integradas en alianzas, como Vueling.

Y, por cierto, los órganos decisores suelen evaluar con rigor las propuestas formuladas, suelen conducirse amistosamente con quienes proponen expandir operaciones de valor añadido, y solicitan precisiones y compromisos de forma similar a lo que se hace en otros sectores de la economía.

Estos son los hechos, según la información disponible. Ha llegado el momento de que los responsables políticos expliciten cual es su modelo de aeropuerto para el Prat –las palabras-; tomen las decisiones pertinentes –los hechos-; y que palabras y hechos se correspondan. Al fin y al cabo, así se hace la buena política pública.