

EL FUTURO DE UNA INFRAESTRUCTURA BÁSICA ▶ Destinos de larga distancia

Diez aerolíneas estudian abrir nuevas rutas intercontinentales en El Prat

Barcelona busca más conexiones con Asia, Estados Unidos y Latinoamérica

Las conexiones intercontinentales de Barcelona pueden mejorar sustancialmente si se concreta el interés de alguna de las diez aerolíneas que estudian abrir rutas con El Prat en el futuro. El aeropuerto tiene 30 millones de pasajeros, pero muy pocas rutas de largo radio.

LALO AGUSTINA

BARCELONA. – Al menos diez aerolíneas, casi todas ellas extranjeras, estudian en la actualidad la posibilidad de abrir nuevas rutas intercontinentales en los próximos años con destino al aeropuerto de Barcelona. En algunos casos, las compañías centran sus análisis de viabilidad de las rutas en la ampliación de las frecuencias que ya operan, como es el caso de Singapore Airlines, que pasará de tres a cuatro vuelos semanales entre Singapur y Barcelona a partir del próximo julio.

Pero el resto son nuevos destinos, la mayoría de ellos hacia Oriente. Air China, la japonesa All Nippon Airlines (ANA), la tailandesa Thai y las dos aerolíneas más fuertes del golfo Pérsico,



Aviones de All Nippon Airways

Emirates y Qatar Airlines, no descartan operar en El Prat a medio plazo. Junto a éstas, Aerolíneas Argentinas, que ampliará de forma inmediata su ruta con Buenos Aires, y Air Comet, que proyecta volar algunas de las rutas que ocupa Air Madrid, pueden mejorar sustancialmente las conexiones directas con

Latinoamérica. Más al Norte, las esperanzas para mejorar la conectividad de El Prat se apoyan en la aerolínea canadiense Transat, que a finales de mayo inicia su ruta Barcelona-Montreal y en la americana United Airlines, que hace números para abrir rutas con Estados Unidos.

El interés de las diez citadas aerolíneas no se concretará, en todos los casos, en la apertura de nuevas rutas, pero con sólo que se concrete alguna de las opciones que hay hoy sobre la mesa mejorarán sustancialmente las conexiones internacionales de pasajeros de El Prat. Barcelona tiene hoy vuelos con Nueva York (Delta y Continental), Filadelfia (US Airways, en verano), Atlanta (Delta), Buenos Aires (Aerolíneas Argentinas), Bogotá (Avianca) y Singapur (Singapore Airlines)

El aeropuerto realiza una intensa labor comercial a través del Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas (CDRA) –formado por representantes de la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona, la Cambra de Comerç y AENA– que va dando sus frutos poco a poco. En sus visitas a las aerolíneas, el CDRA expone las ventajas de operar con Barcelona, un aeropuerto que cerró el 2006 con 30 millones de pasajeros y que aspira a situarse, en este ejercicio, como el séptimo más concurrido de Europa.●

ENTREVISTA

JOAN COSCUBIELA, secretario general de CC.OO. Catalunya

“Pedir un ‘hub’ intercontinental para Barcelona es poco realista”

MARGARITA PUIG

BARCELONA. – El secretario general de CC.OO. Catalunya, Joan Coscubiela, cree que El Prat necesita “una gestión individualizada y descentralizada del aeropuerto, en forma de consorcio mixto, con mayoría del sector público y muy relacionado con Girona y Reus”, porque “permítala competir con otros aeropuertos y dar mejor servicio a la euroregión económica”.

–¿Barcelona ha perdido oportunidades por no tener al día sus infraestructuras?

–Sin duda, pero no sólo en grandes infraestructuras, sino también en las de proximidad como la red de cercanías. En demasiadas ocasiones el debate sobre infraestructuras está muy condicionado por el *capitalismo ladrillismo*.

–¿Qué alianza le parece más fiable?

–La puesta en marcha de la terminal Sur permite muchas posibilidades. Si Star Alliance apuesta de verdad por El Prat hay que facilitar las cosas, pero no creo que sobre nadie.

–¿Es posible un *hub* inter-



Joan Coscubiela

continental en Barcelona?

–El aeropuerto ha de ser un *mix* entre vuelos puerta a puerta y conexiones con el mundo. Un *hub* europeo es posible pero hablar de un *hub* intercontinental es poco realista. Eso no depende de la adjudicación de la terminal Sur a una u otra compañía. Europa es muy pequeña geográficamente y hay tres *hubs* muy consolidados: Frankfurt, Londres y París. Los demás estamos en otro nivel.

–¿Cómo ve la implicación de la sociedad civil catalana?

–Lo más importante es que en la reunión del día 22 sepan y expliquen sus objetivos con máxima claridad. Y sobre todo que no se olviden de que nadie ofrecerá duros a cuatro pesetas. Ninguna compañía va abrir nuevos vuelos y conexiones internacionales para hacernos felices a los catalanes si no hay negocio.●

TRIBUNA

Un poquito de estrategia

XAVIER VIVES

Sobre la ampliación del aeropuerto de Barcelona y la adjudicación de la terminal Sur ya se ha dicho casi todo. Sin embargo, las estrategias de las distintas partes interesadas permanecen en la penumbra. En las escuelas de negocios enseñamos a los estudiantes que cuando uno se enfrenta a una situación de la que puede salir perdiendo se tiene que intentar cambiar las reglas del juego.

De entrada, y ante la movilización de la sociedad civil catalana, esto es lo que ha hecho Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) al remitir a después del verano una decisión de adjudicación que se había anunciado para fechas próximas. El verano siempre calma los ánimos y la memoria es corta. También se enseña que en determinadas situaciones mostrar un compromiso firme con los objetivos que conseguir proporciona una ventaja estratégica. En este sentido me ha sorprendido la forma de la convocatoria del acto del próximo jueves sobre el aeropuerto de Barcelona como infraestructura clave para la economía catalana.

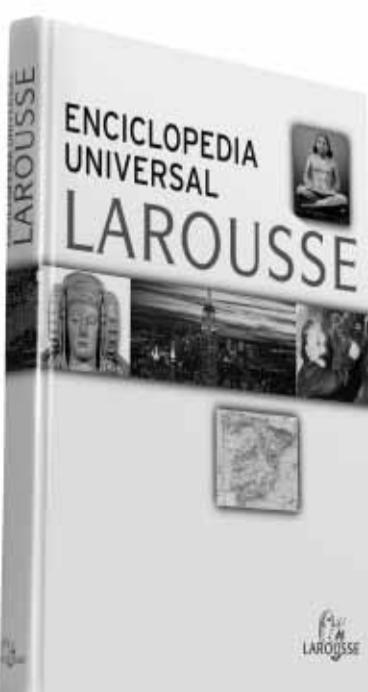
La invitación a asistir al acto proviene de “las instituciones catalanas en el ámbito académico, económico y empresarial”, pero no menciona qué instituciones concretas lo convocan. Me parece que es la primera vez que me convocan formalmente a un acto y no sé quién lo hace. Este hecho me ha generado dudas sobre el compromiso de las instituciones con el acto sobre el futuro del aeropuerto. La timidez manifestada no augura tomas de posición claras sobre esta infraestructura vital para el futuro de la economía catalana. Es de esperar que los pequeños intereses cruzados de las distintas instituciones, los árboles, permitan que se vea el bosque, el interés común.

Si una cosa está clara es que solamente una posición comúnmente asumida por la sociedad civil y las instituciones políticas tiene posibilidades de ser efectiva. Y aquí topamos con otro talón de Aquiles. Los partidos políticos, con una miopía digna de estudio, ya andan a la greña para ver si obtienen réditos a corto plazo en el debate del aeropuerto. Las instituciones civiles y políticas deberían tener claro que ahora se trata de encarrilar una infraestructura que será determinante para el futuro del área metropolitana de Barcelona y para Catalunya en el siglo XXI. Es necesaria una gestión descentralizada moderna y con participación decisiva de la iniciativa privada en la gestión de la infraestructura aeroportuaria para que sea el mercado el que decida el nivel de conexiones en el aeropuerto de Barcelona. Y es necesario además que desde las instancias de decisión se ofrezcan alternativas que sean complementarias con las realidades existentes, como el centro de distribución (*hub*) intercontinental de Iberia en Barajas.

Hay que mirar al futuro; la realidad y el potencial de crecimiento de Catalunya y España en el contexto de una región, más amplia, del sur de Europa pueden justificar que el Prat ofrezca otro *hub* intercontinental. Esperemos que nuestras instituciones sepan encarar el reto y apuesten de forma razonada pero valiente.

XAVIER VIVES, profesor y director académico del centro sector público-sector privado de IESE

CONSIGUE CADA SÁBADO O DOMINGO UN NUEVO VOLUMEN DE LA GRAN ENCICLOPEDIA UNIVERSAL LAROUSSE



por sólo
9,95€

5 grandes
obras
de consulta
en una

DICCIONARIO
DE LA LENGUA
DICCIONARIO
TERMINOLÓGICO
DICCIONARIO
DE NOMBRES
PROPIOS
COMPLEMENTOS
ENCICLOPÉDICOS
ENCYCLOPÉDIE
TEMÁTICA

6.720 páginas a todo color	4.000 enlaces a páginas web
140.000 entradas alfabéticas	Gran formato de 218x297mm
Más de 400 mapas	Más de 450 dossiers monográficos
2.500 dibujos e infografías	Encuadernación de tapa dura

La obra definitiva de
referencia para los
estudiantes y toda
la familia

LA VANGUARDIA

www.lavanguardia.es