

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOL GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**L'AVE I ELS VOLS DE BAIX COST  
TOQUEN DE MORT EL PONT AERI**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
www.ramontremosa.cat

EN SÍNTESI

Felip  
Puig  
i OPF

## Corredor aeri BCN-MAD

**D**e la recent assignació de la terminal Sud de l'aeroport del Prat el que més m'ha sorprès són els comentaris relatius a la fi del monopoli del pont aeri d'Iberia entre Barcelona i Madrid. Sembla com si fins ara no hi hagués cap altra companyia que oferís aquest vol i s'ha posat èmfasi en el fet que totes les companyies "finalment estaran sota el mateix sostre". Spanair i Air Europa fa deu anys que també ofereixen la ruta entre Barcelona i Madrid: la majoria de tarifes d'aquesta ruta, però, segueixen oscil·lant entre els 250 i els 350 euros per anar i tornar a només 600 quilòmetres de distància. Quin contrast amb els vols a Londres o París que avui es poden aconseguir per només trenta euros! La liberalització del pont aeri de fa deu anys no ha estat efectiva en allò que havia d'aconseguir: més competència real i menys quota de mercat per a Iberia, perquè baixessin significativament els preus.

**EL PONT AERI VA MOURE A L'AEROPORT DEL PRAT** més de quatre milions de passatgers l'any 2006, i dos terços del passatge total estava format per catalans que van i tornen de la capital de l'Estat. Aquest pont aeri és el més rendible del món i un 60% del trànsit de l'hivern de 2006 el va moure Iberia. Del pont aeri s'estima que alguns anys hauria arribat a generar fins al 25% dels beneficis totals de la companyia: això permet a Iberia mantenir molts vols deficitaris amb petites ciutats espanyoles.

**L'ENTRADA EN SERVEI DE L'AVE** entre Barcelona i Madrid reduirà en part els clients del pont aeri, especialment els professionals catalans que han d'anar al centre de Madrid. Fins a 750 quilòmetres el tren d'alta velocitat acostuma a expulsar l'avió, ja que si el tren va de centre a centre de les dues ciutats és preferit per diversos motius: comoditat, ambient relaxat, possibilitat de treballar i passejar, no haver d'agafar taxis per arribar i per sortir de l'aeroport, no haver de facturar... De tota manera, per als catalans que han d'anar a IFEMA, la fira de Madrid, o a Nuevos Ministerios, el pont aeri seguirà essent més competitiu que l'AVE, atès que el centre de Madrid és molt lluny d'aquests dos indrets i l'aeroport de Barajas hi és a tocar i hi està molt ràpidament connectat amb metro.

**IBERIA PRETÉN SUBSTITUIR EL TRÀNSIT** de professionals del pont aeri que perdrà per l'arribada de l'AVE amb els vols de catalans a altres continents, que han crescut molt en els darrers anys i que s'espera que ho facin més en el futur. Vegeu al web d'Iberia ([www.iberia.com](http://www.iberia.com)) el document *Catalunya intercontinental*, publicat tot just després de l'assignació d'espais a la T-Sud del Prat de fa deu dies: Iberia incrementa el nombre de vols del *corredor aeri* fins a la T-4 de Barajas (l'expressió pont aeri s'associa massa a un passatge de privilegi i monopoli), per mitjà de més vols diaris amb reserva i per mitjà d'un nou servei de facturació directa des de Barcelona fins a la destinació final. Iberia augmenta els vols del Prat a Barajas per enllaçar amb més de 175 destinacions diferents a d'altres continents, un corredor aeri que podrà augmentar encara més en el futur des de la T-Sud del Prat.

**EL FINAL DEL MONOPOLI D'IBERIA EN LA RUTA** Barcelona-Madrid encara està per demostrar. La distribució



GUILLEM CIFRE

**“Petits detalls són els que fan difícil de creure que Iberia, mentre AENA mantingui l'actual model de gestió centralitzada, perdi la seva posició de domini i les rendes extraordinàries del pont aeri”**

d'espais d'una terminal d'un aeroport és molt més important del que sembla: per decidir si volem a Madrid amb Iberia o amb Spanair, per exemple, és clau saber si l'avió a Barajas desembarca a la T-4 o a la T-3 i si desembarca directament a un *finger* de la terminal o bé si hem de baixar de l'avió a la pista per a pujar a dalt d'un autobús que ens porti fins a la terminal. També és decisiu conèixer si l'avió ens deixa just davant de la parada de taxis i de metro o bé ens deixa a l'extrem d'una terminal quilomètrica, que obliga a caminar vint minuts fins als taxis o el metro. Finalment, quan hi ha retards en l'aterratge dels vols l'aeroport de destí, és bàsic saber si els controladors aeris deixen aterrar primer els avions d'una companyia o d'una altra...

aquestes petites decisions del dia a dia de la gestió aeroportuària i de la navegació aèria poden fer que una companyia mantingui el monopoli *de facto* d'un vol formalment liberalitzat, tot i que les seves tarifes siguin tant o més cares que les que ofereix per al mateix vol la competència.

**AVUI CAP AEROPORT ESPANYOL POT DECIDIR** les tarifes que cobra a les companyies aèries ni els espais que els assigna. Això ho decideix AENA des de Madrid, que fixa unes taxes iguals per a tots els aeroports, un cas únic al món desenvolupat: AENA pensa en les taxes que més convenen a Barajas per competir amb l'aeroport de París Charles de Gaulle en vols directes a altres continents, encara que això perjudiqui els aeroports de Bilbao o València quan competeixen amb els de Bordeus o Marsella per captar vols regionals europeus de baix cost.

**IBERIA HA ESTAT FINS FA POC UNA COMPANYIA** aèria pública de l'Estat espanyol i AENA gestiona els aeroports espanyols amb una especial cura envers l'antiga companyia de bandera. Aquests i altres petits detalls són els que fan difícil de creure que Iberia, mentre AENA mantingui l'actual model de gestió centralitzada, perdi la seva posició de domini i les rendes extraordinàries del pont aeri. Un pont aeri que d'ara endavant s'anomenarà corredor aeri i que es resisteix a morir, tal com han fet molts altres ponts aeris amb l'arribada de l'alta velocitat i amb la irrupció del baix cost.

Marçal  
Sintes



**Mas va anunciar dissabte, al consell nacional de CDC, la seva decisió d'encarregar Felip Puig** que l'ajudi a portar el partit, assenyalant-lo d'aquesta manera com a número dos de Convergència. L'elecció no ha estat qüestionada. Puig va tenir aquesta responsabilitat anteriorment i la va exercir de forma satisfactòria. A més, coneix a fons el partit i és molt ben valorat per les bases. Certament, presenta un perfil ideològic distint del de Mas, però això, més que una pega, en aquests moments en què CDC està immersa en el projecte de la *casa gran* i de la refundació del catalanisme, és un valor afegit. També s'ha publicat que Oriol Pujol i Ferrusola (OPF) esdevindria el portaveu de CiU al Parlament tot substituint Puig. Aquesta possibilitat sí que és discutida. A pesar que el nom no entusiasma a Unió, l'oposició més important s'ha desvetllat al si de la mateixa Convergència. Sense llevar mèrits a OPF, hi ha dirigents que preferirien que el portaveu fos el terrassenc Josep Rull. Aquests sectors veuen de mal ull un moviment que analitzen en clau interna: temen que el nucli dur entorn d'Artur Mas, del qual Pujol forma part, estigui situant-se estratègicament per assegurar-se el control del partit després del pròxim congrés i, sobretot, per si a mig termini es produís un canvi de lideratge al partit. Oriol Pujol topa, a més a més, amb un segon inconvenient, tan injust com vulguin però gens petit: el seu cognom. Així, són nombrosos els que dins de CDC rebutgen frontalment que es pugui ni tan sols plantejar en el futur la possibilitat d'una successió en clau dinàstica o familiar. [m.sintes@hotmail.com](mailto:m.sintes@hotmail.com)