

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

**ELS VOLS DE BAIX COST LIMITEN
ELS DE CONNEXIÓ AL PRAT**

 Ramon Tremosa
i Balcells

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

AL PEU DEL CANÓ

 El gust
pel
passat

Oportunitat condicionada

La Unió Catalana d'Agències de Viatges (UCAVE) ha denunciat que l'augment del trànsit de les companyies de baix cost a l'aeroport del Prat (que, inexistents el 2004, el 2007 ja van suposar el 30% del seu trànsit total) està limitant els vols de connexió des de Barcelona. El canvi d'Iberia per Clickair ha substituït vols que abans connectaven amb altres vols de radi llarg per simples vols de punt a punt: abans Iberia volava des de Barcelona als grans *hubs* europeus en horaris que facilitaven els vols a altres continents; ara Clickair també presta aquests vols, però cal esperar moltes hores per connectar amb un altre vol. Això també passa en vols turístics: Iberia vola a Dubrovnik des de Madrid i Clickair ho fa des de Barcelona; la primera des de Barajas facilita que un basc, un valencià i un andalús arribi a la T-4 i enllaci en pocs minuts amb l'avió que vola a la perla de l'Adriàtic; des de Barcelona Clickair ofereix els vols de punt a punt però no facilita que un basc, un valencià o un illenc passin pel Prat per anar-hi, ja que s'hi han d'esperar diverses hores. La UCAVE, finalment, també ha denunciat que molts assistents al World Mobile Congress que venien d'Àsia i arribaven a Londres, davant la mancança de vols per enllaçar ràpidament amb Barcelona, van haver de venir fent escala a Madrid.

LA BENEFICIOSA LIBERALITZACIÓ DEL SECTOR aeronàutic a la UE està comportant resultats desiguals per territoris. Alguns països encara tenen una companyia forta i potent que centralitza operacions, així com també un govern estatal que inverteix especialment a l'aeroport base de la companyia de bandera. Iberia s'ha retirat de Barcelona i la seva filial Clickair no ha mostrat encara ambició de voler-la convertir en un aeroport de primer nivell a Europa; de moment n'extreu el màxim de rendes amb vols de punt a punt al menor cost possible.

LA COMPRA DE SPANAIR PER PART D'IBERIA ofereix una oportunitat per a l'aeroport del Prat: en un país on la competència fos realment defensada s'imposaria a Iberia que, per comprar Spanair, abandonés la seva participació a Clickair, que així es podria fusionar amb Vueling. Aquesta nova companyia tindria majoria de capital català i la base d'operacions a Barcelona. L'amic David Sanclimens proposa anomenar-la Catair (nom registrat per Clickair). Catair podria sol·licitar l'adhesió a Star Alliance, que quedarà òrfena de companyia aliada al sud d'Europa per l'absorció de Spanair per Iberia.

CLICKAIR I VUELING, TOT I ELS PROBLEMES financers que tenen per separat, comparteixen una estructura de costos reduïts i un mateix model d'avió (família A-320). Perquè Barcelona esdevingui un *hub* cal una companyia que hi tingui la seva base i que no es limiti a oferir vols de punt a punt, sinó vols de radi curt i mitjà que alimentin vols intercontinentals. Catair podria començar alimentant des de València, les Illes i Bilbao vols intercontinentals de Star Alliance des de Barcelona i, més endavant, quan el Prat arribi als 40-45 milions de tràfic, podria començar a oferir vols intercontinentals propis. A poc a poc Catair hauria d'anar guanyant espais a la T-Sud en detriment d'Iberia i Spanair, ja que els vols de radi llarg que alimen-



LLUÏSA JOVER

“Perquè Barcelona esdevingui un ‘hub’ cal una companyia que hi tingui la seva base i que no es limiti a oferir vols de punt a punt, sinó vols de radi curt i mitjà que alimentin vols intercontinentals”

ten l'economia d'alt valor afegit del país (escoles de negoci i universitats, fires i congressos, seus d'empreses i turisme de qualitat...) haurien de concentrar-se a la millor i a la més moderna i eficient terminal de l'aeroport del Prat. Abans, però, cal que els polítics catalans facin una feina prèvia: que en el futur ens gestor aeroportuari del Prat hi tinguin majoria clara les autoritats catalanes (condició *sine qua non*).

L'EMPRESARIAT CATALÀ, ESPECIALMENT el que aglutina el Cercle d'Economia, ara té una gran ocasió per demostrar la seva ambició i capacitat no victimista: Lara i Piqué (Vueling) i Carulla (Clickair) poden emprendre una iniciativa empresarial

sense necessitat que Montilla i Serra els facin la feina que ha fet Esperanza Aguirre a Iberia via Cajamadrid. Els *slots* que Iberia va regalar a Clickair són un capital importantíssim, ja que té moltes rutes en les millors franges horàries del Prat, i Vueling està ben posicionat en aeroports importants, com ara Charles de Gaulle. Catair seria una companyia moderna, sense les hipoteques de les aerolínies mastodòntiques exmonopolis públiques. Així també les companyies de baix cost podrien créixer allà on han de créixer (Girona i Reus), sense tancar la porta a EasyJet a Barcelona. I així Catair podria oferir també vols europeus d'altres companyies de Star Alliance (SAS, Lufthansa...) que no tenen vols directes, per exemple, a Menorca. L'alternativa d'Iberia, per a aquest cas i per a molts altres, fa passar tothom per Madrid.

LA LLIBERTAT DE L'AEROPORT DE BARCELONA és el 50% de la llibertat de Catalunya. Per això el govern espanyol té molt clar que no pot cedir ni l'aeroport de Badajoz: en pocs anys unes autoritats locals i uns empresaris locals espavilats el podrien situar en el mapa europeu d'aeroports, guanyant tràfic a Barajas i activitat econòmica a Madrid. Els catalans ens juguem als aeroports, com mai abans, el nostre futur: ser una província que passarà sempre per Madrid o ser un país que volarà directament al món. Si, com ensumo, però, el PSOE obté la majoria absoluta, aquesta serà una altra bonica oportunitat perduda.

 Isabel
Olesti

Escriptora



Jo em pensava que Lisboa era la ciutat més passada de moda (en el bon sentit de la paraula) d'Europa, però passejant per Porto he vist que m'equivo-cava. L'any 1996 van declarar el barri antic Patrimoni de la Humanitat, però ningú no ha mogut un dit per restaurar aquells edificis i carrers tan peculiars. Pràcticament ja no hi viu ningú, i només de vegades la presència de roba estesa a les finestres senyala que darrere les façanes descrostades encara hi ha vida. Sens dubte, Porto té molt d'encant per al turista, perquè hi descobreix racons insòlits, encaïllats en quaranta anys enre-re, o molts més. A Porto no restauren res, senzillament ho deixen caure o ho mantenen com una relíquia. Cafès, llibreries, botigues, mercats, restaurants... tot té el regust d'un passat que aquí pràcticament ha desaparegut. Hi ha moltes llibreries de vell, botigues amb imatges de sants... I jo pensava en les rentades de cara que s'han fet a la majoria de ciutats d'aquí: barris vells, com el de Girona, Reus, Tarragona, Lleida, Barcelona... que han canviat de dalt a baix i aparentment semblen més habitables. Però també pensava en el poc respecte que tenim, en general, per les coses velles i en les barbaritats que s'han fet al llarg del temps –i no fa tants anys–. Edificis històrics tirats a terra per construir-hi grans magatzems o bancs. Cafès centenaris, botigues, hotels amb solera... Obsessionats pel disseny, moltes ciutats han esborrat el seu passat arquitectònic sense manies i l'han suplantat per una plaga d'adossats o de bars, cafès i botigues sense cap mena de personalitat. Sembla que el passat ens faci nosa, però aneu a la llibreria Lello de Porto i veureu quin gust.