

# 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  
LEANDRE BASANTA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**EL PRAT CONTINUA RELEGAT  
I SE'N QÜESTIONA EL FUTUR**

Ramon Tremosa  
i Balcells



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

**AL PEU DEL CANÓ**

Esclaus  
de la  
neteja

## Aeroport desconectat

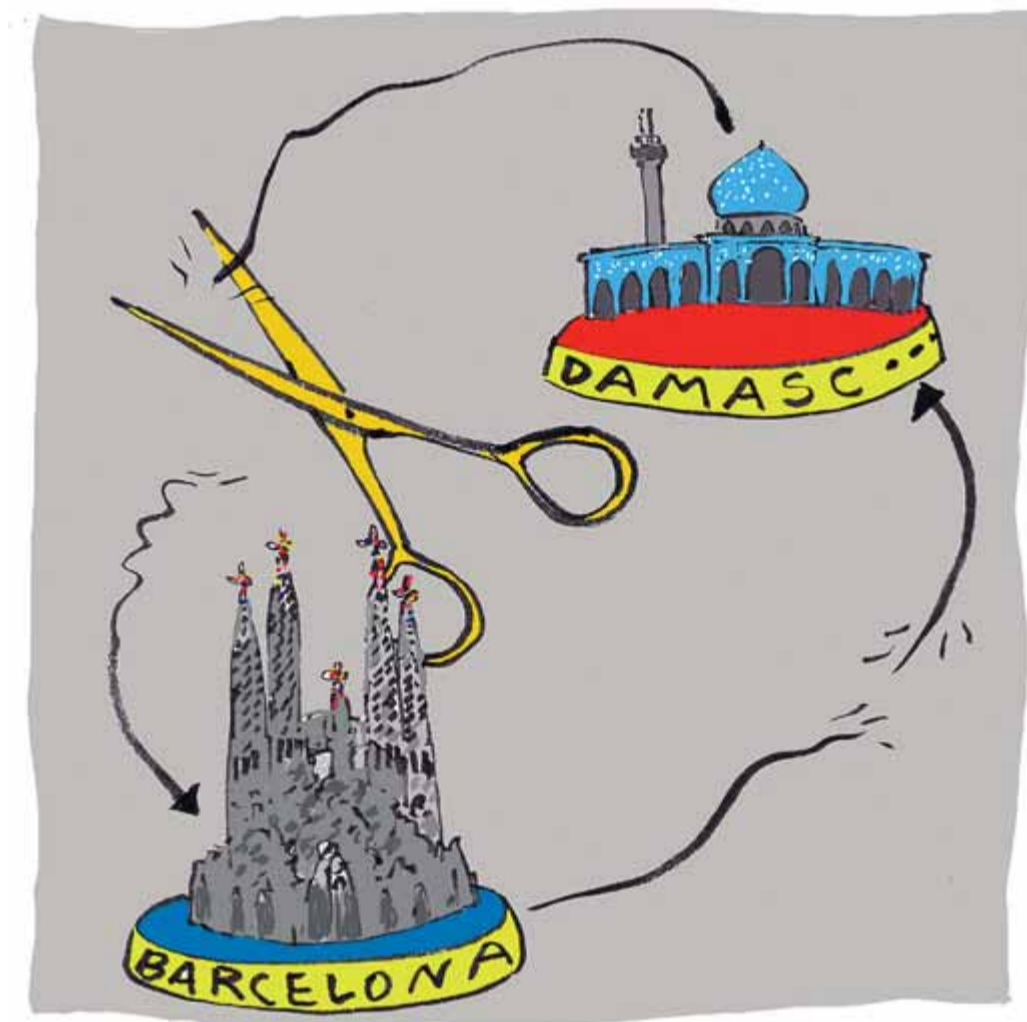
**S**irian Airlines suprimirà el seu vol directe Barcelona-Damasc el proper 1 de juny, m'expliquen des d'una agència de viatges. I des d'una altra agència m'avancen també la més que possible supressió, en les properes setmanes, del vol directe de Royal Air Jordania de Barcelona fins a la capital del país esmentat. En tots dos casos, la causa és la mateixa: la desaparició de tots els vols d'Iberia de l'aeroport del Prat que connectaven Barcelona amb altres ciutats de l'Estat espanyol, els passatgers dels quals acabaven d'omplir els vols des de la capital catalana cap a aquests dos països asiàtics. A partir del juny Sirian Airlines només oferirà vols regulars des de la T-4 de Barajas.

**LES DUES AGÈNCIES DE VIATGES** temen que, pel mateix motiu, Singapur Airlines acabi també cancel·lant el seu vol diari de Barcelona, via Milà, fins a Singapur. I això que Barcelona i Catalunya tenen un gran potencial de vols directes a altres continents: la companyia japonesa JAL, per exemple, organitzaria avui mateix un vol diari de Barcelona a Tòquio, sempre i quan pogués completar el seus vols amb passatgers procedents d'altres aeroports propers. D'això se'n diu vols d'alimentació de radi curt des de diferents aeroports veïns amb un vol de radi llarg: arribada al Prat poc abans de la sortida cap al Japó i caminada curta dels passatgers (no canviar de terminal) per enllaçar ràpidament, persones i maletes, amb el vol cap a Tòquio. Els gestors actuals del Prat, però, no estan precisament potenciant aquestes possibilitats de creixement.

**LA UNIÓ CATALANA D'AGÈNCIES DE VIATGES (UCAVE)** va denunciar fa poc que l'augment del tràfic de les companyies de baix cost al Prat (que, inexistent el 2004, el 2007 ja van suposar el 30% del tràfic total) està limitant els vols de connexió des de Barcelona. La UCAVE va denunciar que molts assistents al World Mobile Congress del febrer passat que venien d'Àsia i arribaven a Londres, davant la mancança de vols per enllaçar ràpidament amb Barcelona, van haver de fer escala a Madrid. Haver de passar per tres aeroports per venir d'Àsia o d'Amèrica el sud, i no per dos, avortarà la consolidació de la Fira de Barcelona en el mercat de congressos globals.

**EL CANVI D'IBERIA PER CLICKAIR**, dubtosament legal, ha comportat substituir vols pensats de connexió per vols de ciutat a ciutat. Fa uns anys Iberia també volava des del Prat als grans hubs europeus en horaris que facilitaven enllaçar amb vols cap a altres continents, i per això passaven per Barcelona molts valencians i balears; ara Clickair també hi ofereix molts vols, però cal esperar-hi unes quantes hores. Iberia vola a Dubrovnik des de Madrid i Clickair ho fa des de Barcelona: Iberia facilita que un basc, un valencià i un andalús arribin a la T-4 i enllacin en pocs minuts cap a la perla de l'Adriàtic; Clickair ofereix des de Barcelona vols punt a punt, sense pensar que des d'altres ciutats passin pel Prat per anar a Dubrovnik.

**CLICKAIR ÉS UNA COMPANYIA JOVE** i amb bons professionals, alguns dels quals estan molt experimentats en el mercat aeri més competitiu del món, els Estats Units. Hi ha, però, un *pecat original* en



LLUÏSA JOVER

**“Els vols de connexió són molt importants. Les fires i els congressos, els negocis... necessiten ràpides connexions que permetin enllaçar amb vols cap a les ciutats principals d'altres continents”**

el seu naixement: el control d'Iberia en els aspectes estratègics. Tan important és per a una ciutat que en la gestió del seu aeroport hi tinguin majoria administracions i empreses del territori, com que hi hagi una companyia disposada a servir els interessos dels sectors d'activitat d'aquella ciutat (i del país que la ciutat té al darrere). Prou que ho sabia la ministra Álvarez quan va dir fa poc que “si Iberia perdia l'espanyolitat se la trauria de la T-4 de Barajas”. I bé que ho saben Esperanza Aguirre i Cajamadrid, quan van comprar el novembre passat accions d'Iberia a 3,6 euros, sabent que aquestes podien baixar ràpidament (ahir valien 2,4 euros). El cas de l'aeroport de Milà de Malpensa és ben clar: és gestionat des del

territori, però ara pateix per la venda de l'empresa pública Alitalia, atès que el govern italià prima els interessos dels aeroports de Roma en detriment dels territoris més dinàmics i que més depenen dels vols directes a altres continents.

**ELS VOLS DE CONNEXIÓ SÓN MOLT IMPORTANTS** per a una ciutat que aspira a ser alguna cosa més que una destinació de turisme barat. Les fires i els congressos, les escoles de negocis, la sanitat privada, el turisme de qualitat, les seus de multinacionals i els despatxos de professionals necessiten ràpides connexions des de Barcelona, sense haver de passar per un altre aeroport proper, que permetin enllaçar ràpidament amb vols cap a les ciutats principals d'altres continents. El temps és l'actiu més escàs i més important per als negocis d'alt valor afegit.

**EL CAP DE VENDES D'IBERIA, PERÒ**, parlant fa poc a Zamora en el congrés de la UNAV (Unión Nacional de Agencias de Viajes) va dir que “des de Barcelona ja només volem a Londres i París, però aviat també els eliminarem; només volem potenciar el hub de Madrid”. Al flamant Comitè de Rutes Intercontinentals engegat fa dos anys per la Generalitat, però sense competències sobre la gestió del Prat i sense diners per a incidir sobre les companyies aèries amb seu a Barcelona, se li gira una feina quasi impossible: evitar que l'aeroport del Prat estigui en un parell d'anys desconectat.

Isabel  
Olesti

Esriptora



**Sempre havia passat de llarg dels productes de neteja de la casa, fins que vaig acceptar** de tenir una senyora de fer feines que em té esclavitzada. Quan va veure l'armari amb els clàssics Vim i Mistol em va dir que què era allò, que si vivia a la Prehistòria i que ella no treballaria amb aquests productes tan miserables. Em va fer una llista i vaig córrer al súper a comprar-li l'arsenal sense dir ni piu. Em vaig passar el matí amunt i avall, perquè sempre faltava alguna cosa: draps, camusses, guants de plàstic... Vaig haver de comprar dues vegades rotllos de paper de cuina perquè els fa servir per a tot, líquid per als vidres, per al terra, per al vàter, per als mobles. Tenia obsessió pels draps vells, aquells trossos de llençol estripat que s'acumulen als calaixos. Ella els utilitzava amb una fe cega. Cada cop me'n demanava més i vaig acabar fent miques un llençol que no mereixia un final tan trist.

Aquell matí vaig descobrir desenes de productes que se m'oferien a les lleixes del súper i que els meus ulls sempre rebutjaven, entre altres coses perquè no em fiava del seu contingut. ¿M'enverinarien la casa? Ara el dia que ve la senyora tot fa una olor estranya, que no és la de casa meua. Els vidres brillen, però també brillaven passant-hi paper de diari xop d'aigua i vinagre. En fi... m'he convertit en esclava dels productes de neteja i de nit els somio i em veig la família intoxicada i la dona de fer feines que no para de riure, coronada dalt d'un tron, voltada de draps i rotllos de paper de cuina, alçant una d'aquestes ampolles verinoses, com un trofeu.