

El futuro de El Prat

Con la anunciada retirada de Iberia de todos sus vuelos, excepto los del puente aéreo, Barcelona se verá compensada por el incremento de viajeros de su próxima compañía de bajo coste Catair. El resto de aerolíneas intentan hacerse con las rutas y horarios que Iberia abandone

Iberia contempla en su Plan Director 2006-2008 reducir al mínimo todas las operaciones de corto y medio radio que no pasen por Madrid, poniendo así fin a una amplia red de rutas punto a punto que ha dejado de ser rentable por la competencia de las *low cost*.

La compañía quiere centrarse en las rutas de larga distancia, fundamentalmente en Latinoamérica, donde mantiene la hegemonía y concentra el grueso de sus ingresos. En Europa mantendrá posiciones y en España se replegará, con una reducción del 17,6% en los vuelos nacionales hasta 2008. Delega el crecimiento de estos dos mercados en su nueva aerolínea de bajo coste Catair.

“Iberia tiene que reestructurar sus rutas y eliminar las que no son rentables, porque forma parte de un proceso de subsistencia de la aerolínea”, reconoció recientemente el presidente de la compañía, Fernando Conte. Uno de los grandes damnificados de esta reestructuración es el aeropuerto barcelonés de El Prat, que sufrirá una reducción de actividad como consecuencia de la eliminación de rutas no rentables para centrarse en el lucrativo Puente Aéreo y otras más atractivas, como admitió Conte en la última Junta de accionistas.

Este hecho ha suscitado una tormenta en Cataluña. Numerosos colectivos sociales, organizaciones empresariales e instituciones –entre ellas, la propia Generalitat– han levantado la voz contra la pretensión de la aerolínea. Temen que este abandono pueda contribuir a lastrar el desarrollo económico de Cataluña en los próximos años y, sobre todo, su inten-

ción de convertir El Prat en un gran *hub* europeo, al estilo de Heathrow (Londres), Charles de Gaulle (París) o Fráncfort.

Por eso, las movilizaciones no se han hecho esperar. CiU ha solicitado la comparecencia en el Congreso de los Diputados del ministro de Industria, Comercio y Turismo, José Montilla; de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez; del presidente de Aena, Manuel Azuaga; e incluso del Sepla-Iberia para aclarar cuál será el futuro del aeropuerto de El Prat y, concretamente, el papel que Iberia deberá desempeñar en éste. Mientras, el presidente de la Generalitat, Pasqual Maragall y el alcalde de Barcelona, Joan Clos, han mantenido encuentros cara a cara con Fernando Conte. Además, a principios de junio los máximos responsables de Fomento e Industria se reunieron con Conte para conocer de primera mano los planes de la firma e intentar persuadirle de un cambio de postura.

Iberia cambia de opinión

Y parece que lo lograron, aunque sólo parcialmente. De ese encuentro trascendió el compromiso del presidente de Iberia de que, lejos de abandonar El Prat, aumentaría hasta el 50% su actividad en el aeropuerto en el plazo de dos años. Esto implicaría la apertura de nuevos destinos y pasar de los 9,4 millones de pasajeros que Iberia transportó en 2005 con origen o destino a Barcelona a cerca de 14 millones en 2008. A cambio Aena cede a Iberia 26.500 m² para construir un hangar de mantenimiento de aviones y equipos de tierra por valor de 30 millones de euros.



FOTOS: AGC-AENA

CESIÓN DE AENA

Iberia tendrá 26.500 m² en El Prat para un hangar valorado en 30 millones de euros.

“Iberia seguirá apostando por El Prat”, aseguró Conte tras esa reunión. Eso sí, no lo hará a través de un incremento directo de los vuelos regulares de la propia Iberia, sino a través de su franquiciada Air Nostrum y, sobre todo, de su nueva aerolínea de bajo coste, a las que Iberia transferirá parte de sus operaciones en código compartido una vez comience a operar en octubre. Una política que ha puesto en práctica desde hace años en aeropuertos como Valencia o Bilbao.

De ahí que, aunque el compromiso de Iberia ha aliviado los ánimos tras semanas de intensa polémica, no ha logrado que las aguas vuelvan por

Iberia aumentará su actividad en el Prat en un 50% en el plazo de dos años



CUBRIR EL HUECO

Vueling y Spanair quieren hacerse con los slots que no use Iberia en Barcelona.

completo a su cauce. Mientras que la ministra de Fomento calificó la noticia de “magnífica” y Montilla defiende que “la compañía de bajo coste hará crecer el tráfico y abrir nuevos destinos”, Maragall ha calificado de “insuficientes” los planes anunciados por Iberia.

En paralelo, el alcalde de Barcelona ha trasladado a Iberia que no quiere un aeropuerto especializado en vuelos de bajo coste. “Nos interesa un proyecto que atraiga visitantes, carga, sedes de compañías y actividad económica”, sostiene Joan Clos. Los mensajes que llegan de la prensa catalana no son más complacientes.

“No se conocen casos de ciudades de las dimensiones de Barcelona, la segunda del país, la primera ciudad no capital de Europa, en la que la aerolínea de bandera no sea la principal operadora de su aeropuerto principal”, publicaba ‘La Vanguardia’ hace un par de semanas.

Trato de favor

Pero no sólo las instituciones y la opinión pública catalana están mirando con lupa los movimientos de la línea de bandera. El resto de compañías aéreas que operan en el aeropuerto barcelonés denuncian trato de favor por parte de Fomento y Aena para que

Iberia no abandone el Prat. Las críticas provienen, sobre todo, de las dos principales compañías de bajo coste presentes en Barcelona, EasyJet y Vueling, que en conjunto transportaron a casi tres millones de pasajeros en este aeropuerto el pasado año, el 12% del total del tráfico aéreo de El Prat. En menor medida, también Spanair y Air Europa se quejan de los privilegios.

Aparte de la cesión de terrenos para crear un hangar de mantenimiento, lo que más ha molestado entre sus competidoras es la posibilidad de que la *low cost* de Iberia pueda operar en código compartido con los *slots* (derechos horarios) de ésta. El director general de EasyJet en España, Arnaldo Muñoz, considera que esta cooperación constituye “un ataque contra la libre competencia”.

“Cuando una aerolínea empieza de cero”, añade Muñoz, “tiene que trabajar mucho para ir ganando cada vez más espacio dentro del aeropuerto, con mejores horarios y condiciones. Y eso se consigue a base de cumplir con el servicio, de ser puntuales, y de trabajar para el usuario. Es necesario demostrar que se hace un buen trabajo para conseguir crecer en los aeropuertos. Que la nueva compañía se encuentre todo este trabajo ya hecho gracias a subterfugios legales es, simplemente, una burla al sistema y la libertad del mercado”.

En Vueling son de la misma opinión que en EasyJet, al igual que los sindicatos, que han amenazado con recurrir a la huelga si Iberia no ofrece garantías de que esta iniciativa no implicará un nuevo recorte de plantilla.

La competencia, al acecho

Aunque, a río revuelto ganancia de pescadores. La posibilidad de que Iberia abandone ciertas rutas abre nuevas expectativas al resto, que espera hacerse con parte de los *slots* desechados por Iberia. Es el caso de Vueling. Pero es Spanair la que tiene los planes más ambiciosos. La compañía presidida por Gonzalo Pascual va a presentar a la Generalitat de Cataluña un plan para el aeropuerto de Barcelona que prevé un crecimiento de entre el 50% y el 70%, tanto en vuelos como en volumen de pasajeros, durante los tres próximos años, sobre todo en las rutas con un marcado carácter de negocios. ✈



➔ El primer paso de este Plan Barcelona dará comienzo el próximo mes de octubre, fecha a partir de la cual la compañía incrementará un 25% su oferta de vuelos turísticos y de negocios, gracias a los nuevos derechos horarios ofertados por Aena.

Además, en un plazo de tres años, y aprovechando el crecimiento previsto para el aeropuerto de Barcelona, Spanair elevará exponencialmente sus vuelos y destinos con rutas multifrecuencia, irrumpiendo en las 19 conexiones que Iberia opera actualmente en régimen de monopolio, en las que proyecta “una revolución de tarifas”, explican desde la filial de SAS. Asimismo, penetrará en una serie de rutas internacionales de medio radio a destinos del arco mediterráneo, norte de África y Oriente Próximo no operadas por la aerolínea de bandera.

Cambio de modelo

Los dardos también van dirigidos contra Aena, a la que el resto de compañías e instituciones catalanas acusan de connivencia con Iberia. El hecho es que el conflicto del Prat ha puesto nuevamente sobre la mesa el recurrente debate sobre el modelo aeroportuario español y la necesidad de un cambio.

Para muchos, el modelo actual, en el que toda la red de aeropuertos está centralizada y controlada bajo el paraguas de Aena, es una anomalía en Europa. Un modelo que está perdiendo peso en favor de una gestión privada – caso de Inglaterra – o mixta, con presencia de las administraciones y

de empresas del sector, como en el caso de Alemania. Fraport, la empresa que gestiona el aeródromo de Fráncfort, cotiza en Bolsa, pero tiene en su accionariado al Gobierno regional y local. Este modelo público-privado también se da en otros países europeos, como Italia o Suiza. Tendencia a la que se unirá próximamente Francia, que privatizará en primavera los aeropuertos parisinos de Orly y Charles de Gaulle, así como el complejo de vuelos de negocios de Le Bourget. Holanda hará lo mismo con el aeropuerto de Schiphol.

No sólo los Gobiernos autonómicos de Cataluña, País Vasco, Baleares, Canarias y Andalucía, sino también el comisario europeo de Transportes, Jacques Barrot, reclaman una pronta descentralización del sistema aeroportuario español. “Se trata de un proceso imparable”, explica el consejero de economía de la Generalitat. De hecho, el propio presidente Zapatero ya ha anunciado que está diseñando un nuevo modelo aeroportuario para dar entrada a “los entes públicos autonómicos y locales, las compañías aéreas y otras empresas en la gestión de los 47 aeropuertos españoles”.

No les faltan datos a las instituciones y a la opinión pública catalana para reclamar un mayor protagonismo de Iberia en El Prat. La aerolínea es la primera compañía española y el aeropuerto barcelonés es uno de los que más ha crecido en Europa en tráfico de pasajeros al alcanzar un 9,4% en el último año. En 2004 era el décimo de Europa y AENA prevé que termine en octavo lugar a final de es-

DESTINO DE BAJO COSTE

En 2005
cuatro
millones
de personas
llegaron a
Cataluña
en una low
cost.

te año, impulsado sobre todo por los clientes de vuelos internacionales, cuyo número creció un 14,9% durante el primer cuatrimestre de 2006, frente al 9% de los pasajeros de vuelos nacionales. Aunque es cierto que buena parte de este crecimiento está motivado por las aerolíneas de bajo coste, un fenómeno que ha adquirido especial importancia en El Prat y en general en toda Cataluña.

El Prat, cuartel del bajo coste

En menos de un lustro, Barcelona se ha convertido en la capital española de las *low cost*. Sky Europe, con vuelos al Este de Europa; EasyJet, con conexiones con el Reino Unido; Ryanair, que comercializa Girona con el atractivo eslogan de “Barcelona Sur”; la catalana Vueling, con una quincena de destinos españoles y europeos; y Air Berlin, que tiene vuelos directos con Alemania y otras ciudades del norte, son las principales, pero no las únicas. En los últimos años, aerolíneas como Maersk Air (Dinamarca), Virgin Express (Bélgica) o German Wings, entre las 17 compañías de estas características, se han hecho con un trozo nada despreciable del mercado.

Estas compañías ya suponen el 44% de los vuelos del aeropuerto catalán, frente al 8% en Barajas. Según datos del Instituto de Estudios Turísticos, Cataluña era la comunidad de destino del 27% de los pasajeros que aterrizaron en España a bordo de una compañía de bajo coste en los tres primeros meses del año. En ese periodo, desfilaron por el aeropuerto de El Prat 440.000 pasajeros gracias a estas aerolíneas, lo que supone un crecimiento interanual del 15,7%. A esta cifra hay que sumar los 329.000 que pasaron por el aeropuerto de Girona con Ryanair. De este modo, en 2006 se espera superar los cuatro millones de pasajeros que el pasado año volaron a Cataluña en aerolíneas de bajo coste.

Con estos datos puede entenderse la intención de Iberia de competir en la capital catalana con las armas típicas de Ryanair, Easyjet o Vueling antes que con su clásico modelo de aerolínea de red. De ahí que Fernando Conte espere que sea Catair, y no la propia Iberia, quien aporte la mayor parte del crecimiento anunciado en el aeropuerto catalán.

Catair será el instrumento de Iberia para crecer en el aeropuerto de El Prat