

NUEVA ASIGNACIÓN DE ESPACIOS EN EL PRAT DE BARCELONA



Centro de transporte público de El Prat.

Iberia y Spanair se reparten la Terminal Sur de El Prat

La nueva terminal albergará un total de 42 aerolíneas, entre las que no habrá ninguna perteneciente a Sky Team. Se prevé que sólo el 5% de los pasajeros que tengan que hacer escala para coger otro vuelo tendrán que cambiar de terminal.

El reparto de la T-Sur de El Prat ha despertado una gran expectación entre las principales aerolíneas que operan en nuestro país. Los planes de futuro de muchas de ellas y de las tres grandes alianzas aéreas –Star Alliance, Oneworld y Sky Team– dependían en gran medida de que les asignasen o no un lugar en la nueva terminal, mucho mejor preparada para convertirse en una plataforma de vuelos intercontinentales. No en vano, está diseñada como centro de distribución y conexión de vuelos, lo que favorece la expansión de las

líneas aéreas y el reagrupamiento de las alianzas. Pero este es sólo uno de los atractivos de la T-Sur, que entrará en funcionamiento en 2009.

Ubicada en medio de dos pistas, agiliza el tiempo de las operaciones y requiere menos tiempo de rodadura, lo que se traduce en menor consumo de combustible. Asimismo, tendrá llegada directa de AVE y metro y mejores conexiones.

Casi todas las aerolíneas que operan en El Prat han luchado por hacerse un hueco en las nuevas instalaciones. Pero han sido Iberia y Spanair, junto a sus socios de Oneworld y Star Allian-

La expansión de El Prat

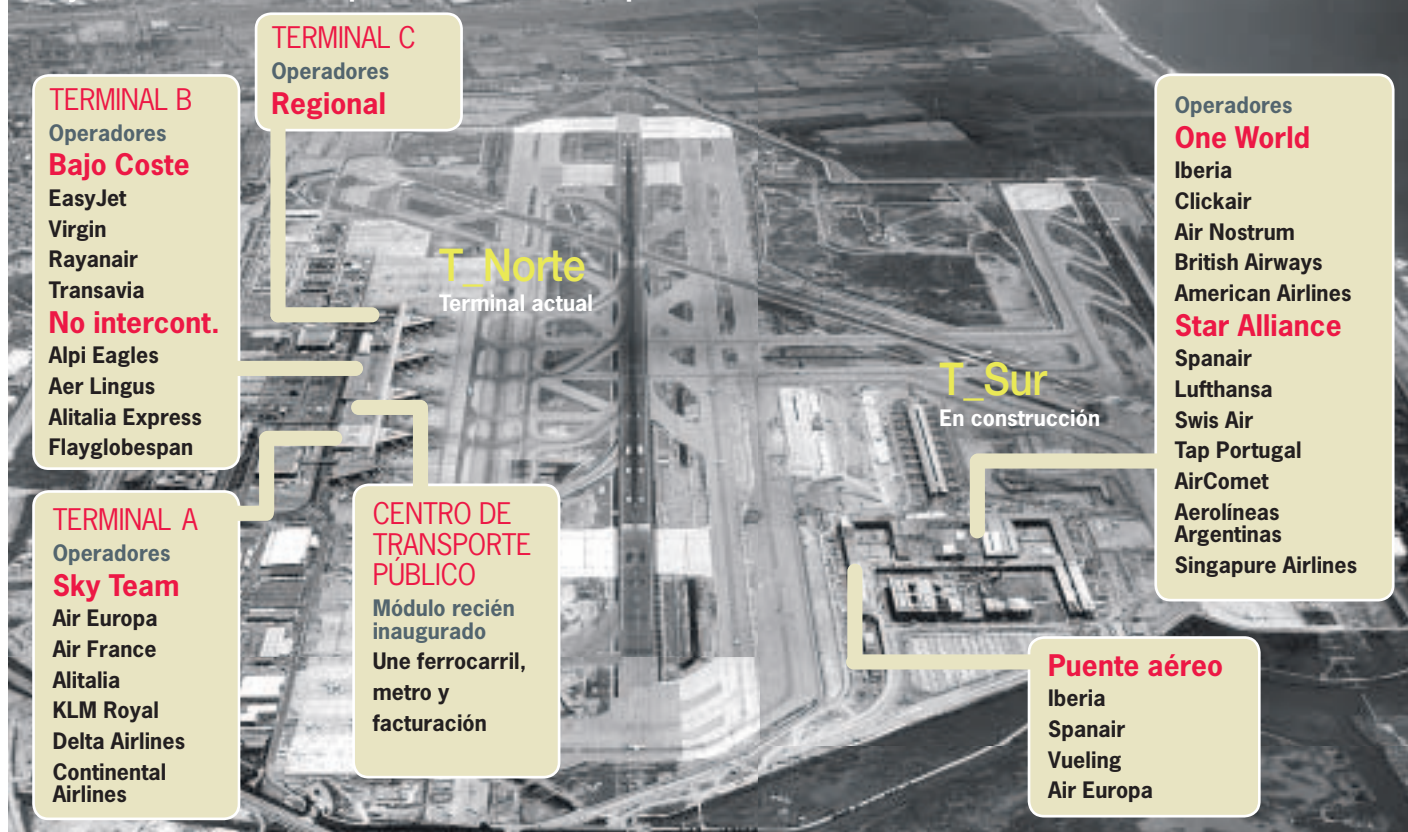
Gracias a las nuevas instalaciones El Prat pasará de 30 a 55 millones de pasajeros. En 2013, con la terminal satélite que construirá Ricardo Bofill, superará los 70 millones anuales.

ce y sus aerolíneas asociadas las que se han llevado el gato al agua. A diferencia de lo ocurrido en la T-4 de Barajas (Madrid) –adjudicada en exclusiva a la alianza que lidera Iberia–, Aena ha preferido dividir la infraestructura entre las dos mayores alianzas aéreas y contentar a los dos grupos con mayor cuota de mercado en El Prat.

Junto a ellas se ubicarán en las nuevas instalaciones Vueling y otras 17

Aena ha anunciado que la adjudicación es provisional y revocable. Si antes de 2009 hay cambios en la alianzas habría que reasignar de nuevo el espacio.

Adjudicación a compañías en el aeropuerto de El Prat _ Barcelona



empresas que operan vuelos intercontinentales y no se incluyen en ninguna alianza. Air Europa y el resto de socios de Sky Team deberán conformarse con más espacio en la T-Norte.

Iberia sigue siendo el principal operador del aeropuerto. Junto a sus socias la compañía tiene una cuota del 36%, algo que ha pesado en el veredicto de Aena dejando en segundo plano la decisión de Iberia de canalizar a través de Barajas muchos de los vuelos que tenía en El Prat, y haber traspasado 24 rutas a su filial de bajo coste Clickair.

En el caso de Spanair, la decisión se interpreta como una compensación por no permitirle ubicarse en la T-4 de Barajas, a pesar de que meses antes de las elecciones de 2004 el Gobierno del PP le había adjudicado la mitad de la misma. Además, la aerolínea ha sabido esgrimir su fuerte apuesta por El Prat. Spanair quiere tener un *hub* en Barcelona, donde prevé incrementar vuelos y volumen de pasajeros entre un 50% y un 70% en tres años. Ya es la segunda compañía con mayor cuota de El Prat (13,4%), y junto a sus socios de alianza controla 20,8% de la tarta.

El puente aéreo

Aena ha decidido introducir algo de competencia en la ruta Barcelona-Madrid. Iberia empleaba para ello la Terminal C en solitario. Ahora todos los vuelos serán agrupados en la T-Sur, para que todas las aerolíneas que operan esta ruta lo hagan desde el mismo lugar.

El presidente del Gobierno no ha tardado en calificar la adjudicación como exitosa, mientras que la ministra de Fomento, lo considera “la mejor solución”. En su opinión, las cuatro compañías más importantes que operan en El Prat estarán agrupadas en la T-Sur, y sólo el 5% de los pasajeros que hagan escala para conectar con otro vuelo tendrán que cambiar de terminal. Sin embargo, la adjudicación no está exenta de polémica. Las dos grandes beneficiarias del reparto tienen colgado el cartel de se vende, y Vueling atraviesa serias dificultades en bolsa.

La polémica

Hasta la fecha, sólo existe una oferta formal para comprar Iberia, encabezada por TPG y British. De salir adelante la aerolínea se mantendría en la misma alianza, pero si cayese en manos de Air France-KLM o Lufthansa, esto provocaría un cambio con impacto sobre la adjudicación. Las elegidas saben que si cambian sus compromisos, entre ellos la potenciación de los vuelos intercontinentales, la asignación será revisada y, en su caso, revocada.

También ha sido muy discutido el dejar fuera de la T-Sur a Sky Team, la alianza que ofrece más conexiones intercontinentales. Instituciones y empresariado catalán reclaman más conexiones intercontinentales desde Barcelona, algo que consideran un factor clave para mejorar la competitividad de la economía catalana. “Ninguna de las empresas que han conseguido la adjudicación ha aportado un plan concreto que garantice que el fin último de la ampliación de la T-Sur, la creación de un *hub* internacional, pueda llevarse a cabo”, afirman desde la Cámara de Comercio de Barcelona y el Círculo de Economía.

De los 30 millones de pasajeros que movió El Prat en 2006, sólo 429.065 (un 1,4%) realizaron viajes intercontinentales. Empresarios y Generalitat creen que esto cambiaría si fuese gestionado de forma autónoma. Algo que podría ocurrir a medio plazo, ya que Moncloa se comprometió a ceder parte de la gestión a Generalitat, Ayuntamiento y empresas privadas. Desde el ministerio de Fomento reconocen que están preparándose ya para lo que será una dura negociación. □