



Associació d'Amics **UFB**

CONVERSES

polítics
gestors
empresaris

Gener de 2008

FERNANDO ECHEGARAY
Director de l'Aeroport
de Barcelona

**L'Aeroport de Barcelona:
un aeroport per al nou
mil·lenni**

GRUP CLARIS



Edita
Associació d'Amics de la UAB

Correcció lingüística
Servei de Llengües

Redacció
Cristina García-Villalba

Edició i coordinació
Anna Tous Rovirosa

Disseny gràfic
Estudi Carme Vives i Signes, disseny i comunicació, s.l.

Fotocomposició
Signes, disseny i comunicació, s.l.

Impressió
Gramagraf, sccl

Dipòsit legal
B-34673-2003

L'Aeroport de Barcelona: un aeroport per al nou mil·lenni

Fernando Echegaray va néixer el 1959 a Barcelona.

És director de l'Aeroport de Barcelona.

Compta amb més de vint anys d'experiència al sector aeronàutic, tant a l'àmbit nacional com internacional.

Ha ocupat el càrrec de director dels aeroports del Grup Canarias, amb més de 32 milions de passatgers.

Ha estat director de l'Aeroport de Tenerife Sud.

Des de la seva incorporació el 1985, a Aena, ha estat responsable en diverses àrees d'activitat a l'Aeroport de Palma de Mallorca.

Posteriorment va ser director tècnic operatiu de la Societat Mexicana Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A., societat amb la qual Aena, a través de la seva filial Aena Desarrollo Internacional, S.A., desenvolupa l'activitat d'operador portuari de dotze aeroports amb més de vint milions de passatgers.

És llicenciat en Sistemes d'Informació, Enginyer Tècnic Industrial i Graduat en Direcció General (PDG) per l'IESE.



El projecte del Pla director dóna capacitat a l'Aeroport de Barcelona com a infraestructura per a molts anys, especialment gràcies a la nova terminal sud, amb el complement de les pistes que tenim en aquest moments. L'aeroport actual va començar a funcionar l'any 1965; la terminal del mural de Miró i les pistes ja estaven en operació en l'aeroport anterior. M'agradaria fer una descripció del que és el mercat de l'Aeroport de Barcelona, també del Pla director, especialment de l'evolució que tindrà i de les parts que es desenvoluparan, sobretot la terminal sud. I també les possibilitats de futur fins al 2025.

L'Aeroport de Barcelona ha crescut el 10,5 % de mitjana durant els darrers tres anys, és a dir que ens hem col·locat dins dels deu primers aeroports europeus.

El Pla director dóna capacitat a l'Aeroport de Barcelona per a molts anys

El creixement dels aeroports d'Europa és del 4 % i les previsions d'avui per als pròxims anys és encara més baix, del 3 %. Dins d'aquest paquet dels deu primers aeroports europeus, nosaltres ara estem a la posició 7, abans estàvem a la 9. L'aeroport de Heathrow l'any passat, el 2006, no va créixer, va decreixer; i aquest any ha crescut un 0,3 %, pràcticament gens. Nosaltres estem en creixement, ja en parlarem. Què passa a Europa en el món del transport aeri i què passarà amb els aeroports en els pròxims 15 anys, crec que és el més important per a tothom.

En el rànquing mundial estem en la posició 34 i som el novè aeroport en nombre de passatgers quan vam tancar l'any 2006 i ara han millorat dues posicions més. I també pel que fa al nombre de moviments: la segona pista paral·lela ens ha permès incrementar el nombre d'operacions, és a dir, d'aterratges i enlairaments alhora, i estem en una ràtio de 62 operacions per hora, i ara començarem amb 64. Així s'incrementa el nombre d'operacions al dia: ara tenim més de 1.000 operacions al dia d'aterratges i fa dos anys només en teníem 900. Perquè us feu una idea del que ha estat l'estiu, l'any passat vam tenir només en deu ocasions més de 1.000 operacions; aquest any les hem tingut en 40 ocasions, és a dir, quatre vegades més que l'any passat. El creixement, des del punt de vista d'un aeroport, és espectacular.

Ja sabeu que hi ha tres pistes a l'Aeroport. Dues són paral·leles, una més curta que l'altra. La nova es va fer precisament més curta perquè estava condicionada pel tema mediambiental dels dos aiguamolls que estan al costat de l'Aeroport i, llavors, es va haver de fer una pista de 2.600 m. En realitat, aquesta pista no serveix per a fer-hi enlairaments d'avions grans, és massa petita, però crec que va ser un acord que es va prendre aquí, no només la llargada sinó també les separacions

de les pistes. L'aeroport té una superfície de 1.400 hectàrees; l'important és que hi ha prou terrenys per a construir l'aeroport que necessitem i, a més a més, podem desenvolupar futures ampliacions sense expropiar terrenys. És diferent en el cas de Madrid, on, pràcticament, van haver d'expropiar tot el que van fer de nou.

La categoria de l'Aeroport consisteix en el fet que està preparat per fer-hi aterratges de precisió, és a dir que la distància d'aterratge d'un avió quan s'està acostant a una pista és pràcticament total. L'Aeroport de Barcelona en data de 2006, està molt per sobre dels deu aeroports més importants d'Europa, superant-los en creixement percentual de passatgers; supera Madrid i Munic; duplica el de París (Roissy), Roma, Amsterdam i Gatwick. A la cua en creixement hi ha París (Orly), Frankfurt i Londres (Heathrow). L'avantatge que tenim de cara al futur és que la resta d'aeroports han esgotat precisament la seva capacitat i nosaltres tenim corda per a anys; aquest crec que és el nostre valor afegit.

El 1992, quan vam tenir les Olimpíades, l'Aeroport rebia 10 milions de passatgers, una xifra molt baixa; de fet, era el número 3 del rànquing dels aeroports espanyols i a Europa deuria estar entre el 17 i el 20. En canvi, vam tancar l'any 2006 amb 30 milions, i aquest any tancarem amb 33 milions. Aquesta és una xifra molt important. A tots els col·legues de Heathrow, Frankfurt i Munic els interessa molt la manera com estem fent aquest creixement i com som capaços de fer-hi front. Assolir un creixement tan important no és fàcil. El repartiment de la clientela de l'Aeroport (sense Clickair, perquè va començar a fer operacions l'any 2007) és el següent: pràcticament el 60 % de les operacions de l'Aeroport està en mans de cinc companyies; el rànquing de companyies per quota de mercat és Iberia, Spanair, Vueling, Clickair i Aireuropa; Iberia és el millor client, té el 30 %, Spanair és el segon, amb un 13 %, Aireuropa té un 8 % i Vueling, un 7 %. En aquests moments la companyia Clickair s'ha situat justament darrere de Vueling, però Aireuropa s'ha quedat per darrere de Vueling i Clickair.

El 60% de les operacions està en mans de cinc companyies: Iberia, Spanair, Vueling, Clickair i Aireuropa

Pel que fa a les aliances que estan operant a l'Aeroport de Barcelona, One-world (que aglutina Iberia, British Airways, etc.) té el 33 %, Star Alliance el 20 % i Skytime el 16 %. Aquestes dades ens donen informació sobre quina quota de mercat té el tràfic regular (96 %) i el xàrter (4 %). L'Aeroport de Barcelona té un comportament molt regular, molt estable en aquest sentit, cosa que el fa més interessant des del punt de vista d'estratègies per créixer, des del punt de vista d'a-

liances, i crec que això és molt positiu per a nosaltres. El més important és com evoluciona l'Aeroport de Barcelona des del punt de vista de vols nacionals i de vols internacionals o regionals. Crec que estem tots d'acord que l'Aeroport de Barcelona ha d'estar molt ben connectat a escala internacional; de fet, en el primer semestre hem crescut més en l'àmbit internacional que nacional, i això ens indica cap a on va Barcelona.

La primera destinació de l'Aeroport de Barcelona és Madrid; és la connexió més freqüent i, a més a més, dintre del rànquing de connexions entre diferents ciutats, és la freqüència més important del món en aquests moments. La qüestió curiosa és que la segona ciutat (no l'aeroport, ja que el segon aeroport on es vola, des de Barcelona, amb més passatgers és la ciutat de Palma de Mallorca) amb la qual l'Aeroport de Barcelona està connectat és la ciutat de Londres. Si ho mirem

La primera destinació de l'Aeroport de Barcelona és Madrid, la segona, Londres

en termes estrictament de ciutat, si tinguéssim quatre aeroports al voltant de Barcelona, no es parlaria de Barcelona? Per això la ciutat de Londres és la segona ciutat en importància. És a dir: estem molt ben connectats amb Europa i, precisament, amb la primera ciutat del món dels negocis i una de les ciutats més importants pel que fa al turisme. Com que Heathrow és l'aeroport més important que hi ha a Europa en aquest moments, si

nosaltres estem connectats amb el nòdul més important d'Europa, vol dir que estem ben connectats amb el món.

Pel que fa al perfil dels passatgers que viatgen a l'Aeroport de Barcelona, la meitat viatja per motius de negocis i l'altra meitat per motius personals, familiars o de vacances. La nacionalitat és majoritàriament espanyola (65 %), l'edat és d'entre 30 i 50 anys (52 %) i el sexe, masculí (58 %). És a dir que el passatger típic de Barcelona és un home d'entre 30 i 50 anys, de nacionalitat espanyola i que viatja per motius de negocis.

L'èxit de Barcelona fins a l'estiu de 2007 ha estat que, amb l'expansió de l'any 1992, es va passar de 40 operacions per hora (que és la capacitat que podia tenir un conjunt de dos pisos, amb els sistemes electrònics per control aeri que hi havia llavors) a 52, l'hivern del 2004. Va créixer 12 operacions per hora en 12 anys, és a dir, una operació més per hora cada any. Ara l'augment és de dues operacions cada temporada, és a dir que estem creixent a una ràtio de quatre operacions per hora cada any. Els que treballem a la indústria sabem, segur, que aquest ritme no és senzill. L'èxit va estar en el moment en què vam fer la segona pista paral·lela i

vam poder començar a desenvolupar unes aerovies i uns sistemes de control, d'aproximació i d'aterratge a l'Aeroport de Barcelona que ens permetia créixer en aquest ritme i que ens ha portat fins a les 62 operacions aquest estiu i a les 64 a l'hivern, és a dir, dues més. Això és un creixement de més del 20 % en un espai de temps realment curt. La previsió de creixement de l'Aeroport és de continuar amb un ritme sostingut.

L'any 1995 s'hi van poder fer algunes ampliacions: es va fer l'ampliació de la terminal A, vam començar l'ampliació del mòdul 0 (aviació regional) i del mòdul 5 (vols internacionals) i vam fer diverses millores, per exemple, la terminal intermodal, que vam estrenar precisament aquest estiu, i ara estem fent també una petita expansió de la terminal C, amb prou capacitat per a atendre la demanda de l'estiu. El més important, crec, és el salt qualitatiu i quantitatiu. Està previst, entre el 2012 i el 2015, tenir una terminal, diguem-ne, *satèl·lit*, perquè funciona connectada amb la terminal principal. S'hi fa només l'embarcament i tot el tractament de connexió de vols, ja no hi ha ni aparcament, ni accessos ni res, sols un cordó umbilical que connecta amb la terminal principal i et dóna potencial per a continuar creixent des del punt de vista de les activitats importants d'un aeroport, que són precisament els embarcaments per anar a l'avió i que aquest pugui sortir i arribar a l'aeroport.

El 2015 tindrem una terminal satèl·lit, que funciona connectada amb la terminal principal

Fixeu-vos que això ens dóna capacitat més enllà de l'any 2025 i la pregunta que jo faria seria: quantes infraestructures podríem dir que estan en aquesta situació? El que hem aconseguit amb aquesta projecció d'infraestructura –la primera part de la qual s'estrena el 2009 i l'altra entre el 2012 i el 2015– ens porta a créixer a un ritme molt alt, que segurament a la pràctica serà més baix, desgraciadament per les previsions de les companyies que fabriquen avions i tots els que desenvolupen els models macroeconòmics. I amb la relació directa que hi ha amb el creixement del producte interior brut ens diuen que el creixement d'Europa serà molt més baix del que nosaltres, en aquest exercici optimista, estem fent aquí.

El Pla director de l'Aeroport de Barcelona

El Pla director es va aprovar el 1999. La seva evolució ens dóna una idea de la rapidesa amb què canvia l'Aeroport de Barcelona a fi d'adaptar-se a aquesta de-

manda i posar les pedres necessàries per a construir el futur. La terminal actual és una de les parts importants de l'expansió després de les Olimpíades, a part del que va ser la rambla i els quatre mòduls. També es van fer uns pàrquings coberts que són els que ens connecten directament amb la terminal A i la terminal C. I també vam fer, en el *costat terra*, que diem nosaltres, una expansió de tot l'espai per a aparcaments. En aquests moments tenim una magnitud de 14.500 places.

Una altra part molt significativa del pla d'expansió de l'Aeroport de Barcelona va ser la prolongació d'una de les pistes, que té 3.600 m, és a dir, que és molt apropiada per a *waybods*, que són avions grans per a connectar diferents continents, per a fer vols transoceànics. A més a més, hi ha una cosa molt important i que ja preparem per al futur, que és l'amplada d'aquesta pista: l'amplada estàndard és de 45 m per als avions de calibre màxim al mercat (els *jumbo*, avions de fuselatge ample) i l'hem passat a una amplada de 60 m (la que necessita l'Airbus 380 per a operar). No tots els aeroports han fet aquestes millores, és a dir que Barcelona en aquests moments està molt preparada. La pista transversal no té aquesta amplada, sinó els 45 m reglamentaris per als *jumbos*. Però la pista segona paral·lela, la pista tercera, té l'amplada de 60 m. És més curta perquè es va pactar que es fes així a causa dels dos aiguamolls que s'havien de respectar per temes mediambientals, tot i que és una limitació per a l'enlairament d'avions que han de fer vols llargs i que, per tant, van carregats de combustible.

Hem de poder desenvolupar la indústria de manteniment, tenim escoles d'aeronàutica a Castelldefels i Terrassa

la pista i s'incrementa el nombre d'avions que poden aterrar per nombre d'hores.

També és important d'aquest camp de vol la xarxa de carrers, que sembla un eixam. Els carrers de rodatge d'avions es podrien fer servir com a pista d'enlairament si estiguessin preparats amb la il·luminació adequada i, a més a més, també serien sortides ràpides per a maximitzar la utilització de les pistes, és a dir que com més carrers de sortida ràpids tinguí una pista, més ràpid surt l'avió i, per tant, es redueix el temps d'ocupació de la pista. Per a aquest desenvolupament també és important la zona d'hangars –precisament ahir es va fer la presentació de l'empresa que ha assignat Iberia amb el Consorci de la Zona Franca. El més important de tot és que puguem desenvolupar una indústria inexistent fins ara. El fet que s'instal·lin companyies a l'Aeroport de Barcelona que no només operen, sinó que estan basades aquí, requereix un manteniment. A Barcelona tenim una escola de mecànics, tenim enginyers tècnics aeronàutics que s'estan formant a l'Escola de Castelldefels i tenim enginyers

aeronàutics superiors que estan formant-se a l'Escola de Terrassa. Estem posant les pedres per a construir aquesta indústria tan important, que és la indústria del manteniment i de tot el sector associat (tapisseria d'interiors, frens, els hidràulics, els sistemes, la part electrònica, la biònica, la pròpia de les inspeccions que es fan en sistemes no destructius, etc.).

També és important l'aviació executiva, l'aviació dels avions privats. No és gaire important per un aeroport del calibre de l'Aeroport de Barcelona, però sí que ho és tant pels seus usuaris com per la ciutat a la qual serveixen. És per això que ja hem iniciat les obres i s'ha enllestit tota l'estructura d'un edifici de més de 2.000 m² especialitzat precisament en aquest tipus d'aviació de luxe, amb dos operadors que han concursat, que possiblement en temps raonable se sabrà qui són i que donaran un servei molt focalitzat a desenvolupar aquest tipus d'aviació executiva. L'edifici és una estructura acabada amb formigó que pràcticament ara es començarà a emplafonar i a posar-hi les instal·lacions. És una instal·lació totalment aïllada del flux normal dels passatgers.

S'ha enllestit un edifici de 2.000 m² per a l'aviació de luxe

Pel que fa a la part de la càrrega, per al tractament de la qual, com sabeu, es va desenvolupar un edifici, l'Aeroport de Barcelona no té xifres espectaculars en termes de tones. Té 60 hectàrees que permeten desenvolupar aquesta indústria i podríem arribar a les 600 mil tones a l'any sense cap problema. Tenim tota la plataforma necessària per a fer de l'Aeroport un aeroport molt potent, a part del que ja hi ha des del punt de vista del trànsit de passatgers. L'edifici de Visió Corporativa és una inversió de pràcticament 5 milions d'euros i tindrà un pàrquing amb capacitat per a 27 aeronaus de calibre important. La part enjardinada és per al tractament dels vips. Aquest sector a Europa no està gaire desenvolupat en comparació amb els EUA i Austràlia. A Europa s'està començant a incrementar la cultura per a l'executiu que fa servir aquest tipus d'avió i, en el futur, cada cop sortiran més companyies, fins i tot d'un cost raonable, que donin aquests serveis precisament per a traslladar executius que normalment anirien en vol regular però que consideren més convenient fer un vol per ells.

El centre de manteniment també tindrà un centre de prova de motors, de 60 hectàrees. Hi haurà deu places d'aeronaus en la planificació; la primera companyia que ha iniciat el procés és Iberia, encara que el president de la companyia Spanair, Gonzalo Pascual, ha anunciat públicament que volia fer un hangar a l'Aeroport de Barcelona. Tenim sis hectàrees per plataforma, que seria el pàrquing aquests d'avions que diem, i després hi ha les 5 o 6 hectàrees del que és la zona inicial.

En matèria de càrrega, és una plataforma molt important: treballa 24 hores. Estem començant a obrir enllaços amb els Emirats Àrabs, Àsia, etc. Estem operant entre Hong Kong amb Cargolux, amb Emirates i també Jade Cargo a la Xina. Estem obrint el pont per a enllaçar Àsia amb Barcelona i la plataforma ja la tenim feta; es tracta de continuar desenvolupant aquests enllaços en les diferents ciutats d'Àsia.

L'Aeroport del futur

La part més interessant de l'Aeroport de Barcelona és el futur Aeroport, que és un canvi espectacular des del punt de vista qualitatiu i quantitatiu. És cinc vegades l'aeroport que tenim avui (quan parlo d'aeroport em refereixo a les terminals actuals, l'A, la B i la C). Incorpora sistemes moderns de tecnologia aeroportuària per a reduir el temps i donar seguretat en els processos del passatger dins de l'aeroport.

El futur Aeroport és un canvi espectacular des del punt de vista qualitatiu i quantitatiu

Vosaltres sabeu que, cada vegada més, tot el temps que es perd a un aeroport d'una manera molesta, podria fer que algunes persones desistissin de volar. Tractaré de convèncer-vos que no serà així. Crec que l'obligació dels gestors aeroportuaris és mantenir la premissa fonamental de l'aviació segons la qual ha de prevaldre la seguretat, declarada en la convenció de Chicago que es va fer el 1944, que van signar tots els països desenvolupats a escala mundial, i que ho han de fer d'una manera ràpida i coherent, de manera que la lectura o impressió de les targetes d'embarcament de pas per a la immigració sigui al més ràpid possible. La nova terminal concentra un sistema de controls de seguretat molt més àgil i més ràpid. Hi ha dues parts de la seguretat. Una és que el passatger passi segur i que tota la resta de passatgers passin nets del qualsevol instrument que es pugui fer servir, com un acte d'intervenió lícita de l'aeronau; aquesta és la part tècnica. L'altra part és el tema de les cues. A l'Aeroport de Barcelona, el temps màxim que s'ha provat en les cues és de 15 minuts i, a Heathrow, que és l'aeroport amb més èxit de tot Europa, és de 6 minuts.

Des del punt de vista qualitatiu, l'Aeroport incorpora un sistema de tractament automàtic d'equipatge que fa que els trànsits siguin al màxim de ràpids. Nosaltres volem constituir un *hub* (un aeroport de connexió), que és un centre on es connecten destinacions. Aquesta idea se la van inventar els americans a partir

de la representació d'una centraleta telefònica en la qual, per a connectar els diferents telèfons repartits pels diferents espais geogràfics, s'hi fa la minimització de les connexions de manera que es connecten tots amb tots. Un *hub* intenta connectar el màxim nombre de ciutats i, a més a més, ho ha de fer de la manera més ràpida possible (si has d'estar cinc hores en un aeroport per a connectar amb l'altre vol que et porta a l'altra destinació, no serveix). El nou Aeroport de Barcelona incorpora un sistema de tractament d'equipatges nou que garanteix un trasllat de maleta ràpid, eficient i sense incidents.

L'Aeroport nou incorpora també un centre de control de tots els sistemes centralitzats, amb totes les tecnologies de PLC (comunicacions per línia elèctrica) per tenir informació permanent de l'estat de totes i cadascuna de les parts de l'Aeroport. Els aeroports antics normalment no incorporen aquests tipus de coses i quan es fa un aeroport nou és una oportunitat per a fer-ho. A més, incorpora els sistemes nous de lectura bidimensional que sabeu que s'incorporaran en el futur. Ja heu vist anunciat que les companyies aèries, a través de l'associació IATA, han dit que s'acabaran els bitllets, que seran tots electrònics i que, per a l'embarcament, es vindrà amb el paperet que s'ha imprès a casa o en telèfon mòbil amb un codi de barres bidimensional que es posarà en un lector que et deixarà passar fins a la porta d'embarcament, on hi haurà el control habitual. Crec que tot això servirà per a fer més agradable el trànsit de les persones per l'aeroport, per a fer-lo més eficient, més segur i més avançat.

L'amplada de l'*espasa*, la part més estreta del nou aeroport, és de 36 m. La longitud de la punta fins al final de l'aeroport fa 1.100 m. És un edifici de cinc plantes i, a més, separa els fluxos d'arribada i de sortida. En canvi, l'aeroport actual és el producte d'un aeroport que es va fer l'any 65, està tot en el mateix pla, per tant no es poden separar els fluxos. Encara que té dos pisos de manera virtual –la rambla i la facturació–, la realitat és que no es comporta en dos nivells. En canvi, l'aeroport nou sí que tindrà un carril d'entrada des de la C31, especial, que s'ha ampliat a tres carrils per a poder arribar-hi amb cotxe o taxi, fer la facturació i embarcar. L'arribada es farà a la planta de baix, que dona a la sortida, que és la que porta fins a la C31.

**La nova àrea
comercial serà de
36.000 m²**

El pàrquing té capacitat per a 10.000 places cobertes i 4000 més descobertes. En la terminal nova es treballarà amb una càrrega aproximadament del 60 % del que tenim avui, i l'altra, del 40%. És a dir que si a l'actual hi afegiu el 60 % imagineu-vos com quedarà, i si agafeu el 60 % en una terminal que és cinc vegades més gran que la terminal actual us podeu fer una idea de com serà. La nova àrea

comercial serà de 36.000 m², és a dir, com l'Illa, i em refereixo només a l'àrea comercial dins de la terminal.

La novetat, comparant amb l'aeroport que tenim avui, és que el cotxe es deixarà a un lloc connectat amb un passadís que dona a una zona que anomenem *la plaça*, com si diguéssim un vestíbul d'un hotel, on es pot agafar la direcció que es vulgui i, al final, s'arriba al mateix nivell on és l'avió.

Serà millor que la T4: els vols intercontinentals estaran a prop de la facturació

Els accessos de sortida són directes a tots els mitjans de transport (cotxe privat, taxi, bus, tren). L'estació, quan s'obri l'Aeroport, estarà feta, i el tren o el metro no dependran de l'Aeroport. Si heu anat a l'Aeroport recentment heu vist les obres; es tracta de feines per a enriquir el terreny, per a donar-hi consistència perquè quan vingui la tuneladora no s'enfonsi, sinó que tingui més rigidesa i hi pugui passar el tren. Serà un aeroport que tindrà totes les possibilitats modals de connexió i això és bo perquè és aposta de futur. Serà millor que la T4: els vols intercontinentals estaran molt a prop de la facturació. Hi haurà dues passarel·les i per cada vol podrem posar un Airbus 380. Hi haurà sales vip d'espera a l'entrada dels avions grans. El pàrquing estarà tot connectat amb la terminal, cosa que és important de cara a reduir el temps d'estada a l'Aeroport.

Pel que fa als accessos, la C31 es desplaçarà cap a fora per a fer-hi tots els accessos interiors. S'incrementaran els carrils de Barcelona a tres carrils, dels dos que hi havia a partir de l'Aeroport. El metro tindrà parada a l'edifici actual, a la terminal intermodal, que és una terminal nova que va fer un arquitecte català, Carlos Sabaté, que vam estrenar aquest estiu i que ja funciona força bé. A més a més, ens ha donat permeabilitat entre la terminal A i la terminal B, cosa que no teníem. El més important d'aquesta terminal intermodal és que ens connectarà

Zapatero va prometre 500 milions d'euros per la terminal nova

amb les estacions de metro i de tren. És a dir que, quan arribi el metro, tindrem un accés directe des del soterrani cap al metro. Aquesta línia de metro tindrà parada també a la zona de càrrega, i una parada final a la terminal nova. Pel que fa a l'AVE, com a aeroport hem fet una estació de 250 m de llargada, a una profunditat de 12 m sota terra, pensant en totes aquestes connexions.

Pel que fa a l'expansió de l'Aeroport, el president del Govern va venir fa un mes i va dir que es faria una inversió de 500 o 600 milions d'euros per a la terminal nova. Diguem que aquesta terminal és satèl·lit, perquè està connectada sota la pista; de fet, ja estan fets els canals per sota la pista per a connectar les dues àrees.

Aquesta àrea és important, ben connectada, i permet expansions de futur. És un aeroport que està a 12 km de la ciutat, cosa que és única en un aeroport d'aquesta dimensió. Ha fet créixer l'economia, la connectivitat, les freqüències i, a més a més, es posen les pedres per a continuar garantint aquest creixement. Crec que és una bona notícia que ens hauria de fer sentir orgullosos.

Pel que fa a les companyies aèries amb què treballem, en qualsevol negoci un pot dir: aquest client m'interessa, aquest no. Però nosaltres no podem. Als aeroports europeus, els clients tenen els mateixos drets. La UE no permet una regulació que ens deixi aplicar conceptes com la ISO 9000.

Jo no em posaré amb el tema d'Iberia perquè Iberia és una companyia privada, com sabeu, i el pont aeri no és una llicència que se li dóna només a Iberia: Spanair està enllaçant Barcelona amb Madrid i, de fet, gràcies a Spanair, Vueling i totes les companyies que operen a l'Aeroport de Barcelona, la ruta Barcelona-Madrid és precisament la més freqüentada del món. És a dir que si a algú no li agrada anar amb Iberia, pot anar-se'n a la competència perquè són companyies privades.

Es parla sempre dels *slots* (torns de vol). És un concepte una mica complex. Una persona que té un hotel fa el que vol amb la seva capacitat. Els aeroports no: els aeroports posem capacitat en el sistema i és la UE qui, sota unes regles molt precises, distribueix la capacitat en igualtat de condicions a les companyies europees que operen.

Volia parlar també de la tasca del director comercial, que es dedica a treballar en un comitè (juntament amb la Cambra de Comerç, la Generalitat i l'Ajuntament) des de fa dos anys per a fer possible allò que volem tots, que és connectar l'Aeroport de Barcelona amb la resta del món. El comitè ha obtingut resultats positius. American Airlines, la companyia més important del món, ha anunciat que el mes de maig connectarà Barcelona amb Nova York; tenim ja dues connexions diàries, jo crec que és una bona notícia.

Per acabar, la reivindicació dels empresaris a través de l'acte de l'IESE, la reunió per demanar de fer un aeroport més global, va ser molt clara. I òbviament, estem tots en la mateixa direcció. No hi ha cap dubte sobre això, volem el millor aeroport per a Barcelona. Moltes gràcies per la vostra atenció.

**L'Aeroport
treballa en un
comitè amb
la Cambra
de Comerç, la
Generalitat i
l'Ajuntament,
per connectar-lo
amb la resta
del món**

Hotel Claris, Barcelona, 19 de setembre de 2007

El grup Claris, de l'Associació d'Amics de la UAB, és un espai de diàleg entre empresaris i polítics, i gestors públics i privats de l'economia i de la informació.

A les reunions-sopar es tracta d'un tema polític, econòmic o social referit a l'interès global de les empreses. El tema, l'exposa un ponent significat. A continuació es discuteix, a taula, amb la llicència que comporta debatre en un sopar familiar. Els debats es mantenen amb criteris de pluralitat, a l'àmbit polític.

Els ponents dels sopars del grup Claris, fins ara, han estat

Antoni Abad	José Luís Martínez Ibáñez
Josep Miquel Abad	Joaquim Nadal
Josep Acebillo	Manel Nadal
Josep M. Álvarez	Antoni Negre
Josep Bargalló	Josep Oliu
Lluís Bassat	Jaume Pagès
Joan Boada	Alfredo Pérez Rubalcaba
Josep Borrell	Jordi Pujol
Joan Botella	Pilar Rahola
Josep-Lluís Carod-Rovira	Miquel Roca
Fernando Casado	Maravillas Rojo
Antoni Castells	Ramon Rovira
Joan Clos	Radi Al-Sadawi
Fernando Echegaray	Francesc Santacana
Pere Esteve	Joan Saura
Alberto Fernández Díaz	Nicolás Sartorius
Lluís Ferrer	Antoni Serra Ramoneda
Salvador Giner	Narcís Serra
Ignasi Guardans	Carles Solà
Miquel Iceta	Enric Sopena
Artur Isern	Joan Subirats
Domingo Jaumandreu	Santiago de Torres
Kim Faura	Xavier Trias
José Manuel Lara	Joan Trullen
Juan José López Burniol	Montserrat Tura
Ernest Lluch	Jordi Valls
Joan Majó	David Vegara
Ernest Maragall	Francesc Vendrell
Pasqual Maragall	Josep M. Vilà

Les reunions-sopar del grup Claris fan possible:

- escoltar, de primera mà, els protagonistes de l'actualitat
- rebre informació privilegiada
- estalviar temps: els ponents, líders d'opinió, proporcionen tanta o més informació que diverses lectures.

Si vostè té interès d'assistir a les reunions-sopar del grup Claris, posi's en contacte amb nosaltres al telèfon 93 581 14 90 o bé a través del correu electrònic amics@uab.es, i l'informarem

Fundació////////////////////
Empresa i Progrés////////
////////////////////
////////////////////



Associació d'Amics **UAB**

Universitat Autònoma de Barcelona
Edifici A - Campus de la UAB
08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)
Barcelona. Spain
Tel. 34 93 581 14 90 - Fax 34 93 581 20 00
amics@uab.es - www.amicsuab.es