



La terminal corporativa del Prat disposa de 42 places. ARXIU

Barcelona no troba el seu espai en el mapa de l'aviació privada

ÚLTIMS. El Prat està a la cua en la llista dels 20 primers aeroports europeus que fan vols corporatius. **REPUNT.** El 2013 les operacions van pujar un 9,1%

FRANCESC MUÑOZ
BARCELONA

L'aviació executiva -aquella que proveeix de serveis de mobilitat aèria porta a porta particulars i empreses- continua sent una assignatura pendent a Catalunya. El 2013, un any especialment bo per a les operacions des del Prat, que van créixer un 9,1%, Barcelona tan sols va aconseguir ocupar el lloc 19 en el rànquing de l'associació europea del sector (EBAA) i només en els mesos centrals de l'any. En el primer i el quart trimestre, Barcelona ni apareix entre les 20 primeres instal·lacions d'aviació corporativa.

Le Bourget (París), Ginebra, Luton (Londres) i Vnukovo (Moscou) són els aeroports que lideren aquest mercat al continent, on també figuren Barajas, Eivissa i Palma de Mallorca, que apareixen més ben posicionats que Barcelona en

LA XIFRA

185

VOLS DIARIS. Al conjunt de l'estat, però a l'agost s'arriba als 258 i al desembre baixa als 130.

determinats períodes de l'any.

La terminal corporativa del Prat -que es va posar en funcionament el març de 2008- va comptabilitzar 7.839 operacions l'any passat. El fort increment respecte del 2012 (+9,1%) contrasta amb el retrocés del sector a Europa (-2,4%). Tanmateix, resulta insuficient per retornar les coses com estaven el 2006, l'any rècord, quan es van registrar 9.798 moviments. La crisi del 2009 va fer caure l'activitat al voltant de les 7.000 operacions fins que l'any passat s'ha tornat a reactivar.

Marco Scamuzzi, director general de Baie, una plataforma creada el 2000 per impulsar la indústria aeronàutica, pensa que difícilment l'aviació corporativa assolirà mai un nivell important a Catalunya perquè ha faltat ambició política. Scamuzzi situa el moment clau per fer aquesta aposta al voltant dels anys 2005 i 2006, quan el sector estava creixent amb marges importants per recuperar un endarreriment d'anys. Una aposta de país en aquell moment podria haver creat una base industrial que ara no existeix. De fet, actualment els fabricants, explotadors i reparadors d'aquest tipus de naus són bàsicament de fora de Catalunya. "Si tens una avaria a Barcelona on vas a reparar-la?", es pregunta Scamuzzi.

Cal recordar que el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports 2009-2005 que va elaborar el govern tri-

partit el 2009 assenyalava la necessitat d'impulsar un aeroport corporatiu i empresarial com "una prioritat" per la congestió del Prat. En el seu moment es va parlar de les instal·lacions d'Òdena com a les òptimes per acollir aquest aeroport, però des del departament de Territori i Sostenibilitat s'assegura que no està entre les intencions de la Generalitat recuperar aquest projecte. D'altra banda, l'opinió pública no entendria una aposta d'aquest tipus ateses les infraestructures infrutilitzades existents. Però també és cert que en aquests moments no hi ha una pressió operativa o empresarial al respecte. "Aquí hi ha més aversió al risc, en part, perquè tenim un dèficit de know-how sectorial", diu Scamuzzi.

A Europa hi ha ciutats amb instal·lacions especialitzades i altres que no. I la raó principal és la saturació

dels aeroports principals. Cal pensar que l'aviació corporativa competeix pels slots (drets d'enlairament i aterratge) amb la comercial. "Però quan les infraestructures són, com en el cas de Barcelona, modernes i descongestionades el que té més sentit és la concentració, perquè facilita les connexions amb línies regulars", assegura Gerardo Manzano, director general d'Europair, una comercialitzadora de vols. Aquesta és la política que ha seguit Aena, que en el cas de Madrid ha portat l'aviació executiva de Torrejón a Barajas. Ara bé significa que Catalunya accepta cedir el control d'un sector estratègic.

Les comercialitzadores o brokers són d'utilitat en un mercat molt fragmentat i molt canviant. A l'estat operen ara una vintena

“

Si tens una avaria a l'aeronau a Barcelona on vas a reparar-la?

MARCO SCAMUZZI
DIRECTOR GENERAL BAIE

d'aerolínies que en la seva majoria són petites (tenen entre una i dues naus) i només tres són mitjanes. Després hi ha propietaris particulars que ofereixen el seu avió a quan no el fan servir. "Nosaltres consolidem aquesta oferta i la posem a disposició del mercat", diu Manzano.

Europair pensa que la reactivació que s'ha apreciat a Barcelona, però també a tot l'estat, pot anticipar un període de creixement, que a Espanya podria ser més intens perquè hi ha més marge. A més moltes empreses s'han internacionalitzat i, tot i que de moment opten pels vols regulars per rebaixar la factura, en un futur es poden decantar per l'aviació privada per eficiència, comoditat o discreció. EBAA apunta que si bé el 60% dels usuaris de l'aviació privada són grans companyies, cada cop més s'està ampliant el mercat cap a les mitjanes.

Les operacions al Prat tenen dues puntes clares, coincidint amb el congrés de mòbils i la fórmula 1, si bé, en aquest cas, Girona és atractiva per tarifes.

LES CLAUS

5 raons per llogar un avió

1 ESTALVI DE TEMPS

L'usuari pot dissenyar l'itinerari més curt i directe fins a la destinació, escollint els millors horaris de manera que s'eviten els temps d'espera i les pernoctacions innecessaris.

2 EFICIÈNCIA MÉS GRAN

L'estalvi de temps repercuteix en una optimització dels costos si es tenen en compte els derivats de les hores de feina perdudes en aeroports i hotels. A més les hores de feina són més productives.

3 CONTROL DE L'OPERACIÓ

Hi ha destinacions amb companyies locals a la llista negra de les autoritats internacionals per dubtes sobre la seva seguretat. L'avió privat permet un control total de l'operació, sobretot de la seva fiabilitat.



4 MÀXIMA CONFIDENCIALITAT

A diferència d'un vol en línia regular, els avions privats proporcionen comoditat i privacitat en les conversacions de negocis. Així es poden aprofitar les hores del vol per tancar acords o mantenir reunions.

5 ADAPTABILITAT ALS CANVIS

El transport s'adapta a les necessitats de l'usuari i no al revés, de manera que qualsevol canvi en l'agenda del directiu no suposa un gran contratemps. L'aviació executiva és molt adaptable.