

RAÚL MONTILLA
El Prat del Llobregat

Tres treballadors dels serveis de terra d'Iberia estan sols als taulells que Monarch té a la T2 de l'aeroport de Barcelona. Dissabte a la tarda prop de 200 passatgers d'aquesta aerolínia de baix cost es van quedar a terra després d'onze hores de retard. L'avió s'havia espatllat. "És la història de sempre", comenta un dels treballadors. "Al final vam ser nosaltres els que vam haver de donar la cara". Monarch no té personal de terra i subcontracta aquests serveis amb Iberia. No és l'únic cas: la majoria de la cinquantena de *low cost* que operen a la T2, i que van sumar 11,5 milions de viatgers el 2013, converteixen aquesta terminal en un dels aeroports de baix cost principals d'Europa. Tot i que això té un preu, algunes companyies ni tan sols no tenen un petit rètol publicitari allà.

"Saps què passa? -diu un cambrer-. Que quan viatges amb una aerolínia de baix cost i tot va bé, formidable. Però com vagi malament..." Una reflexió compartida pels que viuen el dia a dia de la T2, que després de la inauguració de la T1 semblava una terminal fantasma i que ara ha tornat a la vida a base d'aerolínies barates: un de cada tres viatgers del Prat passen per allà i ha estat clau en la recuperació de trànsit aeri.

"La gent no és conscient de les condicions en les quals viatja", apunta una treballadora de l'oficina de turisme de Catalunya que hi ha a la T2, on es recullen la majoria de les queixes dels viatgers. Acaben allà, davant l'absència d'un punt d'atenció de l'aerolínia. Ells tenen fulls de reclamació, els de l'Agència de Consum de la Generalitat, i els ajuden a omplir-los, encara que poden fer poc més.

La norma obliga a adjuntar la resposta de l'aerolínia al problema denunciat, una cosa molt difícil d'aconseguir davant l'absència d'oficines. O, encara que la companyia en qüestió les tingui, de vegades obliga els afectats a trucar a les seves oficines, tot i que aquestes siguin a Irlanda. I és que, la majoria de les centraletes són al país d'origen, sigui Regne Unit, Bulgària o una petita ciutat de l'Àfrica.

Més de 50 aerolínies de baix cost operen a l'aeroport de Barcelona, tot i que la majoria no disposen de personal de terra per si hi ha cap problema, com ha passat aquest cap de setmana

Si ho sé, no volo



KIM MANRESA

Un pare i els seus dos fills corrent per no perdre el vol ahir a la T2 del Prat

Ryanair, l'aerolínia que no volia copilots

■ Ryanair, amb 4,3 milions de passatgers, va ser la companyia de baix cost líder del Prat (Vueling, líder de tot l'aeroport i que opera des de la T1 no es considera baix cost). La polèmica companyia irlandesa, líder també en queixes,

ha arribat a proposar d'eliminar el copilot, que els passatgers viatgin drets amb agafadors com al metro o que carreguin les maletes. Darrere de Ryanair a la T2, hi ha les companyies Easyjet (2,9 milions), Norwegian (amb

610.000, que, això sí, s'establirà al Prat amb una base operativa) o Wizz Air (440.000). Més de quaranta petites aerolínies, com ara Monarch, es van repartir els tres milions de passatgers restants de la T2.

El vol de dissabte ZB0279 de Monarch Airlines no va sortir a les 10.50 h cap a Londres com estava previst... ni onze hores després. La companyia britànica va esperar fins a l'última hora per cancel·lar-lo. Va fer, fins i tot, que una altra aeronau amb destinació Palma fes una escala no prevista al Prat perquè un enginyer portés una peça per a l'avió que s'havia avariat. Per a un passatger, que un avió no s'enlaira és una molèstia, que pot ser molt greu; per a una aerolínia de baix cost, que, en ocasions, només té un grapat d'aeronaus, perdre'n una és perdre molts diners. Capgira diverses rutes a causa de l'alta rotació dels avions: si volen més, són més rendibles. I tenen els avions justos per aconseguir la màxima eficiència. És impossible destinar un nou aparell per substituir-lo quan del que es tracta és d'operar amb el mínim nombre d'avions i el nombre més elevat de passatgers.

Els problemes amb tanta aerolínia de baix cost han augmentat? Els dos treballadors d'Aena que són al costat de l'oficina de turisme sospiren, es miren. I es mosse-

Monarch Airlines va deixar al Prat 200 viatgers per una avaria després d'onze hores d'espera

guen la llengua. En el cas de Monarch, encara que tard, els afectats van rebre allotjament i transport a través del personal dels serveis de terra d'Iberia.

Europa regula des del 2004 el tracte que han de rebre aquesta classe de viatgers, encara que les normes no sempre es compleixen. Altres aspectes no prou regulats són motiu de queixes freqüents, com les taxes de 60 euros que cobren algunes companyies per imprimir la targeta d'embarcament. Altres companyies tanquen els vols abans de l'hora adduint *overbooking*. "No tots sabem què implica viatjar amb una companyia de baix cost però és un model de negoci. També han permès que tots volem més", comenta una treballadora de l'aeroport. Perquè no es tracta de carregar contra un tipus d'aerolínia que també aporta turisme i suma en l'economia. "Això sí, cal assumir-ho tot", sentència.●

Saba nova per a la sardana a Barcelona

Els menors d'entre 6 i 14 anys que han participat a l'escola de sardanes d'El Corte Inglés han rebut aquest cap de setmana els diplomes que acrediten que ja són sardanistes. L'acte s'emmarca entre els més de cent festejos que celebra aquest any Barcelona, declarada capital de la sardana, una distinció que pretén contribuir a ampliar la difusió d'aquesta tradició, perquè així està considerada: una tradició cultural rica i no una simple dansa. Barcelona, que va agafar el relleu a Arenys de Munt, cedirà el testimoni a Calella, que ja ha presentat el projecte per a l'any 2015.



J. SOLER

Mil entitats reparteixen aliments a Catalunya

BARCELONA Redacció

Un miler d'entitats socials distribueixen aliments a persones sense recursos a Catalunya. El menjar procedeix de fons europeus, a través del Banc dels Aliments i de la Creu Roja, principalment, però també de donacions particulars i de subvencions de la Generalitat. Per intentar fer més visible la tasca d'aquestes organitzacions, el web del Departament de Benestar Social ha posat en marxa un mapa interactiu. Els ciutadans que ho vulguin podran consultar quines entitats de distribució d'aliments hi ha al seu barri o municipi. El Govern pretén així

incentivar les donacions, ja sigui de particulars o petits comerciants. El mapa inclou l'adreça i el telèfon de la fundació, a més dels col·lectius principals que es beneficien de l'ajuda. Benestar Social confia que aquesta eina sigui un primer pas per millorar aquests serveis socials i garantir el control dels recursos. El mapa té el vistiplau de la taula de distribució solidària d'aliments, de la qual formen part l'Administració i entitats com Càritas, Creu Roja i Unió de Pàgesos o el Consell d'Empreses Distribuïdores d'Alimentació de Catalunya, entre d'altres.●