



## **CUALQUIER MEJORA DEL AEROPUERTO HA DE INCLUIR LA DE LOS SERVICIOS Y ZONA DE ESPERA DEL TAXI**

El martes 3 de agosto se hizo público el acuerdo firmado el día anterior entre el **Gobierno Central y el Govern de la Generalitat respecto a la ampliación del aeropuerto de El Prat**, con una inversión de 1,700 millones. El objetivo es convertirlo en lo que llaman un **hub intercontinental**, es decir, con capacidad para recibir, enlazar y gestionar vuelos intercontinentales.

Se trata de un proyecto que, para ser ejecutado, es imprescindible que sea **aprobado por la Comisión Europea** que, según apuntan todas las informaciones que al respecto se están publicando, va a prestar atención al impacto medio-ambiental que tal ampliación supone.

**ATC** no va a entrar en el debate que este proyecto está suscitando, entre los grupos políticos, la ciudadanía y los medios de comunicación, sobre sí es necesaria o no ésta ampliación. Pero sí queremos dejar claro, que **cualquier mejora o ampliación del Aeropuerto ha de pasar por la mejora de los servicios y zonas relacionadas con el Taxi.**

Vayamos por partes:

**Primero.** En 2016 cambiamos la zona de espera de la T1 destinada al Taxi, por estar dentro de la Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA). Era lógico ese cambio y lo aceptamos. ATC, sin embargo, se opuso al inicial plan de AENA de trasladar esa parra a la T2. Después de muchas tiras y aflojas, **conseguimos ubicarnos en la zona actual, lo cual es mucho más eficiente desde el punto de vista de dar el servicio adecuado.**

**Segundo.** En ese momento, el Sector y AENA, con el apoyo del IMT y la Generalitat, llegamos a un acuerdo tanto sobre las infraestructuras requeridas en la zona de espera, como de gestión del servicio de llegada/recogida de pasajeros. Como concreción de este acuerdo, AENA presentó un documento que fue firmado por todas las Asociaciones, excepto por ATC. La razón fue doble: el documento que presentó **AENA no recogía el conjunto de mejoras imprescindibles que habíamos acordado, ni establecía ningún plazo, ni garantía de su cumplimiento.** El tiempo nos ha dado la razón: la parra de la T1 continúa, cinco años después, en un estado lamentable.

**Tercero.** Cualquier mejora del Aeropuerto (sea del tipo y alcance que sea) debe incluir las especificaciones y el presupuesto necesarios para que la Zona de Espera y el acceso al Taxi sean acordes con los servicios que un hub de conexión intercontinental necesita. Recordemos que, a grandes rasgos, son los siguientes:

- **Restaurante/Cafetería con todos los servicios necesarios y con una cobertura horaria ajustada a las necesidades reales.**
  - **Servicios sanitarios (wc) en condiciones y con el mantenimiento y limpieza adecuado.**
  - **Servicios medicalizados (desfibriladores y botiquín) para casos de urgencia.**
  - **Servicios de información (pantallas, wifi etc) tecnológicamente potentes para ofrecer el estado actualizado de vuelos y necesidades de cobertura de servicio.**
- 
- **Medios humanos suficientes para la gestión eficaz de entradas/recogidas/atención al usuario en las zonas de encoche/desencoche.**
  - **Paneles informativos y de señalización del Taxi claros y bien situados en los diferentes halls y pasillos del aeropuerto.**
  - **Mejora de la protección exterior (tejadillos, desagües y sistema de iluminación adecuados). ATC ya presentó en su día un informe de riesgos laborales.**
  - **Las actuales parras tienen una cabida total de 1.400 0 1.500 taxis (aprox). El movimiento y el uso de las zonas de espera son, pues, constantes y masivos. Estos servicios deben ser los adecuados a esas condiciones de elevada utilización.**

**Cuarto.** AENA, como gestora del aeropuerto, no sólo es responsable de lo que ocurre en el interior del edificio, sino de asegurar la movilidad y la conectividad de sus usuarios con el exterior. Este es un servicio fundamental y, por tanto, **AENA es la responsable de que el Taxi, como último paso del viaje de un usuario hacia su destino final, tenga la preeminencia y las infraestructuras necesarias para el cumplimiento de su tarea.** No puede ser que la parra de la T2 continúe con esos servicios tan deficientes y que en la T1 sean o bien inexistentes o propios de un aeropuerto tercermundista. Así mismo, también son responsables de la piratería existente en el hall, de aquellos que ofrecen servicios de transporte de viajeros ilegal, que dañan la imagen de la ciudad y los servicios de transporte legales.

**Quinto.** AENA debe cumplir con las especificaciones del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). Se trata de un requisito obligatorio que regula el presupuesto del aeropuerto durante los próximos 5 años. El DORA del Aeropuerto de El Prat (con su ampliación prevista) se ha de firmar el próximo 30 de septiembre. **Por tanto, todo va a ir muy rápido y el Sector del Taxi no puede ni bajar el ritmo, ni la guardia.** Hay que conseguir que los acuerdos incluyan todas las mejoras pactadas en 2016 y todas aquellas que requieran la conversión del aeropuerto internacional en un **hub intercontinental.**

**Que lo consigamos depende del Sector: de la capacidad y decisión del Taxi para reclamarlo y exigirlo.**

**¡ ¡ ¡ juntos podemos !!!**