

El aeropuerto de El Prat como metáfora

ANTÓN COSTAS

EL PAÍS - 20-03-2007

En ocasiones tengo la impresión de que en Cataluña nos comportamos con la conducta propia del *barrufet emprenyat* de la historieta belga que narra las aventuras y desventuras de una especie de pequeñas criaturas azules que viven en un bosque de algún lugar de Europa. Si pudiéramos elegir la conducta más adecuada de entre el censo de personajes de las historietas del belga Peyo, la que mejor nos iría es la de la sabiduría del *gran barrufet*.

Porque vivir en estado de permanente irritación no es bueno, ni para el cuerpo ni para los resultados que queremos alcanzar. Aun en aquellos casos en que tenemos razón en exigir que las cosas cambien, ese estado anímico nos mete en el cuerpo un mal rollo que nos lleva a equivocarnos en las estrategias para lograrlo. Sobre todo, si el cambio busca permitirnos más margen de acción para decidir cómo hacer las cosas, para autogobernarnos.

Y hay algo que aún es peor. Esa equivocación a la que nos lleva el estado de irritación permanente acaba provocando, cuando no se consigue el objetivo buscado, una frustración que incrementa el malestar con nosotros mismos y lo que nos rodea.

Algo de eso nos pasó con el Estatuto. Y, si no actuamos con sabiduría, puede ocurrirnos de nuevo si intentásemos convertir de la noche a la mañana el aeropuerto de El Prat en un aeropuerto internacional, es decir, en un aeropuerto central o *hub*, desde el que se pueda volar directamente a cualquier parte del globo sin pasar por conexiones intermedias en otros aeropuertos.

El aeropuerto de El Prat se ha convertido en una metáfora de otras muchas cosas que nos están pasando y que nos tienen confundidos. Somos una economía y un país que viene de ser líder en España, pero es un liderazgo actualmente puesto en cuestión por tres transformaciones tremendas que están teniendo lugar a nuestro alrededor. Por un lado, por el intenso y profundo cambio tecnológico que ha impactado de forma especial sobre las economías

industriales, como la nuestra. En segundo lugar, por la globalización de la economía y la aparición de nuevos competidores asiáticos en manufacturas en las que hasta ahora teníamos ventajas de costes y precios. Y, en tercer lugar, por una revolución en las formas de propiedad, del tamaño y de la gestión de las empresas, frente a las cuales el exitoso espíritu empresarial y las empresas familiares se muestran ahora impotentes para aprovechar esa revolución.

Ese cuestionamiento de nuestro liderazgo económico y empresarial nos hace sentirnos inquietos, con un malestar difuso que no somos capaces de concretar. Ambicionamos un lugar propio en el mundo global que se ha abierto ante nosotros, pero no sabemos aún cual es la estrategia más adecuada. Nuestras ambiciones vuelan, pero nuestras políticas siguen atadas por comportamientos políticos y ciudadanos contradictorios. Queremos ir rápido hacia ese mundo global, pero nos oponemos a infraestructuras que hacen posible lograrlo. En este estado de cosas, que tienen que ver con el espíritu y con la materia, el debate sobre El Prat es como una metáfora de todo eso que nos pasa, pero que aún no sabemos qué es, ni menos aún cómo lograrlo.

Pero, mientras tanto, convendría no cometer los mismos errores que con el Estatuto. No ambicionar primero los más altos cielos, para caer después en picado hacia una nueva frustración colectiva. Es necesario actuar de forma prudente, sabiendo cuáles son los factores económicos que nos favorecen y los factores políticos que condicionan la estrategia a seguir.

Disponemos de un buen análisis de la inadecuada situación aeroportuaria española actual, así como de las posibilidades futuras de El Prat como aeropuerto internacional. Los trabajos del profesor Germà Bel constituyen una de las contribuciones más brillantes que recuerdo en nuestro país a la formación de políticas públicas. Déjenme recordar sólo tres de sus conclusiones. Entre los países grandes (por población) y desarrollados, España es el único país en que los aeropuertos se siguen gestionando de forma centralizada por un organismo estatal (AENA). Segundo, que El Prat es el único aeropuerto de un país europeo en el que existen vuelos intercontinentales que no son operados por la compañía de bandera del propio país (Iberia). Y, tercero, que aun cuando se pueda objetar

con razón que en este momento no existe demanda suficiente de vuelos internacionales para hacer de El Prat un aeropuerto internacional como, por ejemplo, el de Milán, el profesor Bel señala que a medio plazo la aparición de esa demanda no es independiente de la oferta, es decir, de que existan unas instalaciones aeroportuarias y una gestión propia de esas instalaciones que vayan creando el caldo de cultivo para que pueda crecer la demanda.

Sabemos el rumbo a seguir. Ahora hay que aprovechar vientos favorables. En este sentido, hay que recordar que las políticas públicas no son sólo, ni fundamentalmente, el reflejo de un buen análisis técnico. También cuentan, y mucho, la política -es decir, el juego del poder- y las viejas instituciones, como AENA.

Seamos ambiciosos, pero dejemos de lado las grandes palabras. Lo del *hub* ya llegará. Fijemos primero la misión que debe cumplir el aeropuerto de Barcelona en el conjunto del sistema aeroportuario catalán y español. Busquemos participar, junto con AENA, en la gestión de las nuevas instalaciones de la T-Sur. Demostremos que sabemos ser buenos gestores. Introduzcamos participación privada en esa gestión para, entre otras cosas, suavizar las tensiones entre instituciones. El modelo de la Fira de Barcelona es un buen ejemplo. Busquemos acuerdos para nuevas líneas internacionales con origen y destino en Barcelona. Y, en tanto necesitemos utilizar otros aeropuertos intermedios para viajar al resto del globo, seamos sabios para comprender que lo que nos interesa es que las rutas con origen y destino en Barcelona utilicen aeropuertos *concentradores* cuyo idioma sea conocido por nuestro usuario medio, y con los que podamos llegar más fácilmente a acuerdos de reciprocidad en la negociación con las compañías aéreas.

Evitemos comenzar la casa por el tejado. Sólo produciría nuevas frustraciones, que contribuirían a agravar más nuestro ya de por sí irritado estado de ánimo.