

## *Estatuto: finalmente nos queda el aeropuerto*

FRANCESC SANTACANA

EL PAÍS - 19-04-2006

---

Durante los últimos meses, los ciudadanos hemos asistido, con mayor o menor pasión, al proceso de negociación del Estatuto de Cataluña.

Se han puesto a debate temas tan etéreos y sensibles como nación, nacionalidad, patria, derechos históricos... Temas, ciertamente, de gran calado que, como era fácil de esperar, han movido pasiones y todo tipo de versiones controvertidas hasta llegar al punto actual.

Pero al final ha llegado también la hora de poner sobre la mesa un tema de tanta trascendencia estratégica para el futuro de Cataluña, y también de España, como es el modelo de gestión del aeropuerto de Barcelona, modelo que ha demostrado fehacientemente su caducidad y su incapacidad para responder a lo que se ha de esperar que sea un aeropuerto del siglo XXI: plataforma esencial para impulsar el desarrollo económico de un territorio.

Con las nuevas técnicas de la producción *just in time* y con las necesidades de desplazamiento de muchos profesionales por todo el mundo, los aeropuertos se han convertido en los elementos de centralidad de las áreas metropolitanas modernas. Almacenes de distribución, empresas de alta tecnología, consultoras y todo tipo de servicios nacen y crecen alrededor de las zonas aeroportuarias dando lugar a lo que el profesor J. Kasarda, de la Universidad de North Caroline, denomina "aerotrópolis".

Barcelona y su área metropolitana hace años que han comprendido la importancia estratégica del aeropuerto. Ya en el primer plan estratégico, aprobado en marzo de 1990, se contemplaba el objetivo de "una nueva gestión del aeropuerto, con participación de los agentes institucionales y económicos para consolidarlo como el núcleo de comunicaciones del sur de Europa".

Más recientemente, en el ámbito del primer plan estratégico del área metropolitana de Barcelona, la comisión estratégica que preside Josep Miquel

Abad aprueba un documento coordinado por Ignasi Ragàs que contiene una propuesta concreta para desarrollar un modelo alternativo de gestión del aeropuerto.

Se trata de una propuesta perfectamente equiparable la realidad de los países de nuestro entorno y que incluye cinco elementos básicos:

- 1.** La gestión del aeropuerto corresponde a una entidad autónoma que puede ser un consorcio o una sociedad mercantil.
- 2.** Esta entidad estará formada por el Estado -posiblemente a través de AENA- la Generalitat y las administraciones locales.
- 3.** La dirección de la entidad corresponderá a un consejo de administración profesionalizado y sin participación política. La representación de las administraciones y de los sectores económicos vinculados al aeropuerto se llevará a cabo a través de un consejo general o junta de accionistas con las competencias para aprobar los planes estratégicos, los planes de actuación y los presupuestos.
- 4.** En el marco de la normativa general española y europea, esta entidad tendrá capacidad para diseñar y aplicar la política comercial, gestión de *slots* y política de inversiones y de endeudamiento, así como las alianzas estratégicas que crea conveniente establecer con otros operadores.
- 5.** Las funciones de ayuda a la navegación y control del espacio aéreo, ordenación del tráfico y otros servicios, como aduanas, policía y seguridad exterior, corresponderán al Estado.

Esta propuesta -cuyo desarrollo completo puede verse en [www.bcn2000.es](http://www.bcn2000.es)- está aprobada y consensuada por las principales instituciones públicas y privadas del área metropolitana de Barcelona: Generalitat, ayuntamientos, Diputación, consejos comarcales, Cámara de Comercio, Círculo de Economía, Foment del

Treball, CC OO, UGT, Universidad de Barcelona, Fira de Barcelona, Autoridad Portuaria, Consorcio de la Zona Franca y AENA.

Es difícil que en algún otro tema de esta importancia estratégica se consiga tal unanimidad de criterios. Y no precisamente derivados de grandes debates filosóficos, sino de un trabajo serio, razonado e impecable. ¿Por qué, si no, se llega a esta propuesta?

En estas circunstancias y con estos antecedentes, resulta especialmente importante llegar al final de la negociación estatutaria con este tema básico resuelto. No es una cuestión de distribución de poder. Se trata, simplemente, de comprender que la sociedad ha cambiado, que el motor de la economía ha pasado de la vía férrea a la vía aérea y que una gestión eficaz requiere modelos que ya están inventados.