

La T-1, buen punto de partida

FRANCESC VALLS

EL PAÍS - 14-06-2009

Barcelona avanza siempre a golpe de gran proyecto. El aeropuerto de El Prat es el paradigma. Cuando aún no se había disipado la humareda de la pólvora y el incienso, en la España franquista de 1952, el aeródromo Muntadas cobró bríos para recibir a los ilustres purpurados que asistían al Congreso Eucarístico. Otro empujón, éste mucho más importante, llegó con los Juegos Olímpicos de 1992. Pero el traje quedó pequeño a poco de comprarlo.

Barcelona crecía y las costuras reventaban. Tanta estrechez toca ahora a su fin. Han tenido que pasar más de 30 años de democracia para que la capital de Cataluña se vista holgadamente. La T-1 -espléndida terminal obra de Ricardo Bofill- entrará en funcionamiento el próximo miércoles. En este caso, la excepción confirma la regla, pues sin el concurso de mitrados ni de atletas hay ampliación del aeropuerto. Y no es osado pensar, como hacía recientemente una joven dirigente del PSOE con relación a dos grandes liderazgos mundiales, que significativos acontecimientos están por llegar.

El Gobierno central prepara una ley para determinar la gestión aeroportuaria, aunque está por fijar qué participación tendrán en ella los gobiernos autónomos, el poder local y la iniciativa privada. Durante años, la Generalitat convergente mostró escaso interés en abordar el asunto. Hizo bien en recordarlo en sede parlamentaria José Luis Rodríguez Zapatero en marzo de 2007. Ese mismo día se comprometió a que el

Gobierno catalán tuviera voto en la gestión de El Prat, aunque no aclaró ni cómo, ni cuándo, ni si el papel del Ejecutivo autónomo iba a ser decisivo. "Se han pasado más de 20 años sin hablar de ello y ahora no lo vamos a resolver en dos días", sentenció Zapatero.

Han pasado dos años, estamos en 2009 y el proyecto descentralizador, como tantos diseños de Zapatero, continúa etéreo, aunque con una luz de esperanza: el ministro de Fomento, José Blanco, está dispuesto a darle el empujón definitivo. Ésa es es una necesidad perentoria, pues el modelo de gestión aeroportuaria es añejo y rancio. España comparte podio de honor con Turquía, Polonia y Rumania en el *ranking* de centralización de aeropuertos europeos. AENA, el organismo gestor público español, participa en aeropuertos americanos, pero considera anatema la aplicación del mismo régimen en el país en que ostenta el monopolio. La peculiar y muy española doctrina consiste en pecar en el extranjero y mantener la virtud en casa.

AENA ha trabajado muy bien en la T-1, que ofrece la posibilidad de competir con otros aeropuertos. Si la demanda -a pesar de la crisis- lo permite, la descentralización debe conseguir que la mejor oferta se imponga y atraiga compañías aéreas y viajeros. Con la macrocefalia de Barajas y su faraónica T-4 -con un desvío presupuestario superior al de la central nuclear finlandesa de referencia, Olkiluoto-, Barcelona no lo tiene fácil. Las instituciones catalanas y, tras ellas, el sector privado quieren y deben intentarlo.

En España, de momento, AENA gestiona, parte y reparte. Y en el caso de la T-1, ha distribuido tan salomónicamente su espacio que pronto va a concentrar el 80% del tráfico aéreo de El Prat. Star Alliance (Spanair),

One World (Iberia) y Sky Team (Air Europa) compartirán el espectacular edificio que se inaugura el martes. Los repartos, siempre tan discutidos y discutibles. Lo fue el de la T-4 de Barajas, en el que se impuso aplastantemente Iberia. La vieja compañía de bandera española ha convertido la terminal madrileña en su gran *hub* intercontinental.

El Gobierno catalán y el Ayuntamiento de Barcelona han tomado nota de los años de letargo, pues además de reclamar insistentemente la descentralización aeroportuaria, han abanderado la más que arriesgada compra de Spanair. Tras el escudo de Catalana d'Iniciatives y Turisme de Barcelona, se ha procedido a adquirir una compañía con el horizonte de elevar la T-1 a la categoría de *hub* intercontinental. Al abrigo de los poderes públicos, poco a poco se avanza. ¿Si la Comunidad de Madrid forzó en su día la compra del 23% de Iberia (paquete mayoritario) por Caja Madrid, por qué no puede hacer la Generalitat lo mismo?

A la espera de que la descentralización anunciada por el Gobierno no sea un brusco despertar, la T-1 permite soñar y proyectar.