

Una contribución no partidista

JOSEP PIQUÉ CAMPS
LA VANGUARDIA - 09/04/2007

El debate sobre el futuro estratégico del aeropuerto de El Prat ha sido y es muy intenso. Y lo será - y debe serlo- todavía más. Y como se ha visto, no es un debate estrictamente político. La sociedad civil catalana ha sido muy clara: debe ser un debate estratégico y un debate social y económico.

Es cierto que esta cuestión se suscitó - con gran estrépito político y mediático- durante la larga, farragosa y, a veces, enfermiza discusión sobre el nuevo Estatut d'Autonomia. Algunos dijimos que aquello era un error. El diseño de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria en España no podía depender de los equilibrios políticos muchas veces planteados con enormes dosis de tacticismo, de cortoplacismo y, también, de frivolidad.

Además, se discutía sólo en términos de redistribución del poder político. Y no es esa la cuestión. No creo que nadie con sentido común crea que el tema crucial sea el cambio de titularidad de la competencia (que algunos, con frívola superficialidad, plantean a través de la aplicación del artículo 150.2 de la Constitución) ni que el problema quede resuelto porque, en sustitución de AENA, sea el Gobierno tripartito el que gestione el aeropuerto. Por lo menos, AENA tiene experiencia en gestión aeroportuaria.

Lo que necesitamos es un modelo de gestión eficaz y competitivo.

Por otra parte, se han mezclado excesivamente diversos debates. Y muchas opiniones parten de prejuicios en relación con Barajas, o de que Iberia sigue siendo una compañía de bandera del Estado, o de que el tráfico aéreo no está liberalizado y que la competencia entre las compañías aéreas es feroz. O que se trata de un pulso entre Madrid y Barcelona, obsesión que, lamentablemente, se proyecta a muchas otras cosas sin caer en la cuenta de que Barcelona y Catalunya se benefician de un Madrid y una España pujantes y, como es natural,

viceversa. Y que la solución a nuestros problemas y la respuesta a nuestros retos debe venir, fundamentalmente, de nosotros mismos.

En este punto, quisiera expresar lo que, en mi opinión, debería ser una obviedad: si podemos debatir sobre el futuro de El Prat es porque el aeropuerto tiene unas extraordinarias perspectivas de crecimiento y hay que dirigirlo en la mejor dirección. Hoy, El Prat es uno de los aeropuertos más dinámicos de Europa y es el octavo en número de pasajeros. El Prat es, ya, un aeropuerto muy importante. Es verdad que, al no ser un *hub* intercontinental, se dice que es un aeropuerto de segunda. Bien. Pero estamos en condiciones, si se hacen las cosas bien, de conseguir no sólo un aeropuerto muy importante, que ya lo es, sino también uno de los grandes aeropuertos del mundo, desde un punto de vista estratégico.

Y ello es así porque se ha hecho y se hace un gran esfuerzo inversor, en el marco del plan director del aeropuerto de Barcelona aprobado por el Gobierno español en el año 1999 - anótese la fecha, por favor-, y que ha supuesto la ampliación de la terminal A, 5.000 nuevas plazas de aparcamiento, 1.500 m² de nueva superficie comercial, una nueva torre de control o un nuevo sistema de navegación de baja visibilidad.

Y, lógicamente, por la construcción de la tercera pista y la nueva terminal Sur, impulsada por el Gobierno español anterior, y que, con una superficie de 525.000 m², será superior a la T4 de Barajas.

Todo esto, como es natural, abre enormes posibilidades de expansión y, también, de oportunidades estratégicas.

A su vez, la liberalización del transporte aéreo, los acuerdos de *cielos abiertos* y la proliferación de compañías aéreas especializadas, de bajo coste, de carga o el boom de la aviación privada ofrecen un nuevo panorama muy distinto al que, históricamente, estábamos acostumbrados.

No quiero anticipar debates hoy aquí. Pero sí hacer un apunte adicional: en las

dos últimas campañas de las elecciones autonómicas, hemos llevado a nuestro programa electoral la futura ampliación del aeropuerto ganando terreno al mar, puesto que no hay alternativa real en Catalunya para otro gran aeropuerto y, mucho menos, con la enorme ventaja estratégica de la localización del actual tan cerca de la ciudad de Barcelona y tocando al mar.

Ello acarrearía muchas ventajas, desde operaciones a gran escala sobre el mar, con mejoras medioambientales evidentes, tráfico nocturno de carga, nuevos espacios aeroportuarios y de servicios y un largo etcétera. Pero no es el debate que deseo suscitar ahora. Ya llegará y caerá por su propio peso.

Tampoco hoy quisiera centrar esta modesta contribución en algo elemental: la accesibilidad intermodal del aeropuerto y, por lo tanto, metro, cercanías, alta velocidad de pasajeros por ferrocarril, ancho de vía europeo para mercancías, interconexión con otros aeropuertos (y sinergias con Reus, Girona y Sabadell) o entre los puertos de Barcelona y Tarragona.

En cambio, sí quisiera anticipar algunos criterios al debate que hoy nos ocupa y que no es otro que el cambio de modelo de gestión aeroportuaria.

En primer lugar, creo que debe distinguirse con toda nitidez entre aquello que debe seguir gestionado centralizadamente (a escala estatal o a escala comunitaria europea), como el control de la navegación y del espacio aéreo o las aduanas, la seguridad exterior o el control de fronteras, y el resto, que es perfectamente descentralizable en el marco que establezca el Estado a través de la legislación básica que le compete de acuerdo con la Constitución.

En segundo lugar, conviene distinguir claramente entre titularidad de la propiedad y responsabilidad de la gestión. Que los aeropuertos puedan pertenecer al sector público en su conjunto - las diferentes administraciones implicadas- o, a través de consorcios mixtos público-privados, no debe implicar gestión pública. El mundo desarrollado muestra múltiples modelos en relación con la titularidad y creo que un modelo de consorcio entre administraciones, instituciones de la sociedad civil y gestores privados con experiencia en este

ámbito, podría ser perfectamente defendible.

Tercero. Creo que debemos ser conscientes de que el modelo que se pretende debe ser generalizable para toda España sin pretender un trato específico para El Prat. Y que no debe desperdiciarse, sin más, la experiencia y el *know how* acumulado por AENA, desde su creación a mediados de los 80.

En cuarto lugar, el nuevo sistema debe prever un mecanismo de compensación interterritorial que permita mantener los aeropuertos de la red española que puedan ser deficitarios, aunque deba tenderse a procurar la autosuficiencia de cada uno de ellos, a largo plazo.

Quinto. La gestión debe descentralizarse completamente (los aeropuertos gestionados *en red* tienden a beneficiar a algunos en detrimento de otros, y se condiciona la competencia) y, desde nuestro punto de vista, la gestión debe privatizarse, a través de concursos públicos de concesión administrativa, transparentes y objetivos, que a su vez pueden generar subcontrataciones de los distintos servicios.

Quiero recordar en este punto que empresas españolas, alguna con sede en Barcelona, tienen la gestión de grandes (o medianos) aeropuertos en diferentes países del mundo y lo hacen francamente bien.

Sexto. Las decisiones estratégicas y las inversiones - la *misión* del aeropuerto- deben ser tomadas por un consejo de administración del consorcio titular, completamente profesionalizado, sin *cuotas políticas* (siguiendo el modelo de la Fira, por ejemplo) y con una participación muy activa de la entidad gestora.

Y todo ello, ¿con qué objetivo? Creo que está claro: que el futuro de El Prat sea el más ambicioso posible en un marco en el que quepan muchas posibilidades de negocio: vuelos intercontinentales, continentales, regionales y de carga, y de compañías de prestigio integradas en grandes alianzas a escala mundial, compañías de bajo coste o compañías de aviación privada.

Y ello nos lleva al final a un último - y creo que muy pertinente- comentario. Es vital hacer bien la distribución de espacios de la terminal Sur, y hacerlo sin perder de vista las posibilidades de distribución de las terminales actuales. El aeropuerto de Barcelona tiene un diseño muy racional y moderno y permite aprovechar al máximo tanto la nueva terminal como las existentes. Y no creo que debamos apresurarnos más de la cuenta. Hay que dedicarle tiempo y sentido común.

Sé que es seguro que la asignación de espacios deberá decidirse antes de la concreción del nuevo modelo y que el Gobierno español ha dicho que AENA consultará con el Gobierno de la Generalitat. Creo que no basta. Es muy importante que se consensúen los criterios con las entidades más representativas de la sociedad civil. Y si hay voluntad política, se puede hacer perfectamente a través de las que lideraron el encuentro reciente en el IESE.

Y creo, sinceramente, que no hay que jugárselo todo a una carta. Dense oportunidades a todos en función de sus estrategias y compromisos de futuro. Pero hágase con flexibilidad y márgenes de maniobra para que pueda reorientarse el uso de las terminales en función de los distintos comportamientos empresariales. No se olvide que aún quedan años antes de que puedan saturarse los espacios aeroportuarios nuevos.

Estamos ante una gran oportunidad. Y éstos son los debates realmente importantes y no los que suelen protagonizar demasiado a menudo los responsables políticos catalanes. Sería imperdonable no aprovecharla. Yo avanzo nuestro compromiso de despolitización partidista de este tema. Es hora de la política con mayúsculas.

JOSEP PIQUÉ CAMPS, presidente del Partit Popular de Catalunya