

El reto del aeropuerto

EDITORIAL - LA VANGUARDIA, 23.03.07

La movilización empresarial en defensa de un aeropuerto de primer orden para Barcelona, concretada en el acto académico celebrado ayer en el IESE, superó todas las previsiones iniciales. No fueron cincuenta las entidades catalanas que dieron su apoyo a la reivindicación, sino tres veces más, lo que demuestra el carácter vital que tiene esta infraestructura de comunicación para la economía catalana ante el reto de la globalización. Una concentración empresarial similar no se recuerda ni durante la campaña del Estatut, del que por cierto quedó fuera la reivindicación aeroportuaria que ahora se exige con fuerza desde la sociedad civil catalana.

Nadie discute el esfuerzo inversor que el Gobierno está haciendo en el aeropuerto de Barcelona con la construcción de la nueva terminal Sur, cuya entrada en funcionamiento está prevista para finales del 2008. Esta importante ampliación, sumada a la tercera pista, permitirá que el aeropuerto de El Prat llegue a efectuar noventa operaciones a la hora y pueda alcanzar los 55 millones de pasajeros. En cualquier caso, estas inversiones resultaban ineludibles para garantizar un servicio adecuado ante el gran aumento de pasajeros que registra El Prat año tras año, lo que lo convierte en el quinto aeropuerto del mundo que más crece.

Aun así, y pese a la importancia que ha adquirido Barcelona como plataforma aeroportuaria, hay que recordar que las inversiones realizadas aquí suponen tan sólo una cuarta parte de las desembolsadas en Madrid. Pero el acto celebrado ayer no fue un lamento victimista, sino la expresión de una reivindicación empresarial y ciudadana para poder disponer de una infraestructura aeroportuaria que permita a la capital catalana competir en igualdad de condiciones con el resto del mundo. Como dijo el catedrático de Economía de la Universitat Pompeu Fabra Andreu Mas-Colell, "no se puede ser una gran ciudad sin tener un gran aeropuerto".

La cuestión capital puesta de manifiesto ayer es que hay que aprovechar el

impulso que supone la nueva terminal para ir más lejos y establecer una adecuada autonomía aeroportuaria, que permita la adopción de decisiones en función de los intereses y de la competitividad del territorio al que sirve dicha infraestructura. Como afirmó el profesor del IESE Pedro Nueno, las claves para conseguir un buen aeropuerto con conexiones intercontinentales comportan llevar a cabo una gestión independiente, profesionalizada y eficiente.

El modelo de gestión centralizada de España ha quedado obsoleto en Europa, como destacó el catedrático de Economía Aplicada de la Universitat de Barcelona Germà Bel. Pero, con independencia de la necesaria reforma global del sistema aeroportuario español, lo que la sociedad civil catalana reclama con urgencia, como atestiguó con el acto de ayer, es la creación de un consorcio, con mayoría de las instituciones catalanas y amplia participación de capital privado, que pueda gestionar con plena autonomía el aeropuerto de Barcelona para que le permita operar con eficacia como plataforma de vuelos intercontinentales y como centro de distribución o hub. A la Generalitat y al Gobierno corresponde atender esta histórica reivindicación en beneficio de la economía de Catalunya y del conjunto del país.