

Aeropuertos

MANUEL CASTELLS

LA VANGUARDIA, 14.07.07

Vivimos, lo queramos o no, en la globalización. Lo cual quiere decir, en concreto, que las actividades que generan más valor, sea económico, cultural o tecnológico, están articuladas en una red interdependiente a escala planetaria. Toda red esta hecha de conexiones y de nodos de conexión. Ser o no ser uno de esos nodos define la posición de las sociedades locales, en donde vive la gente, en el reparto de la riqueza y el poder en nuestro mundo. Estar conectado o no estar conectado, ésa es la cuestión. Y la conexión depende de las infraestructuras de conectividad. De las que las más importantes son las telecomunicaciones (incluido internet y las redes informáticas), los puertos, las redes viarias y ferroviarias y, desde luego, las conexiones aéreas. Los aeropuertos y su capacidad de captación de tráfico aéreo tienen un papel decisivo en la interdependencia global. Porque con el AVE y sus congéneres, a partir de 500 kilómetros de distancia el avión no es competitivo con el tren. E incluso a una distancia algo superior tampoco, contando con la localización comparada de estaciones y aeropuertos y, también, con el tiempo necesario para abordar un avión en una época de controles de seguridad cada vez más meticulosos. Se estima que el tráfico del puente aéreo Madrid-Barcelona puede llegar a caer en un 70% una vez esté en funcionamiento el AVE. A no ser que la Renfe continúe prestando servicio a Catalunya con el mismo nivel de calidad a que nos tiene habituados en sus trenes de cercanías. Pero, de hecho, aeropuertos y trenes de alta velocidad se refuerzan mutuamente, más allá de la competencia entre dos medios de transporte en un trayecto determinado. Porque el modelo de comunicación que emerge en Europa es el de conexiones de larga distancia en aeropuertos de gran dimensión (ceranos o no a una gran ciudad, eso depende de la geografía y de la historia) a partir de los cuales hay ejes de desplazamiento rápido por tren a un área muy amplia de entre 50 y 300 kilómetros de distancia. Con un sistema eficiente de conexión entre aeropuerto y tren, como el que existe en aeropuertos como el de Zurich por ejemplo, se eliminan tiempos de conexión de vuelo con el resultado de que es más fácil llegar a ciudades medianas sin aeropuerto que a otras semejantes que insisten

en conectarse por aire. De modo que son ciudades globales aquellas que tienen una red densa de conexiones aéreas de larga distancia.

Además, los grandes aeropuertos son también, cada vez más, centros comerciales y, en algunos casos, culturales y sociales. Ésta es una tendencia que se ha visto frenada por los actuales problemas de seguridad, pero que parece arraigarse como proyecto. Los sistemas intercambiadores de personas y mercancías siempre han sido, a lo largo de la historia, medios sociales de interacción, innovación y negocio, como fue el caso de los puertos hasta que se automatizaron. Más aún, los aeropuertos irradian en su entorno empleo, actividad y negocio, en forma de implantaciones de empresas industriales y de servicios, hoteles y centros de convenciones. Son por tanto imanes de atracción de flujos globales a las ciudades en donde se sitúan. Pero todo esto requiere que haya conexiones intercontinentales y de larga distancia que se articulen con recorridos de media distancia en un transporte intermodal. Y como los flujos globales son cambiantes y la competencia entre líneas aéreas evoluciona rápidamente según los modelos de negocio y la tecnología de transporte, es necesaria una gestión de los aeropuertos dinámica, flexible y pegada al terreno de cada ciudad para poder competir, ninguna mejor dicho, en la globalización. Todo ello explica el porqué de la movilización de la sociedad civil catalana, con los empresarios al frente, para paliar el escándalo de un aeropuerto de Barcelona gestionado centralmente desde Madrid por una empresa estatal, AENA, acuñada por el franquismo con mentalidad militar y con unas conexiones aéreas todavía fuertemente condicionadas por las decisiones de negocio de una empresa como Iberia que, según mi observación, se sigue comportando como lo hacía en sus tiempos de monopolio estatal y centralista, adalid de los valores patrios e invulnerable desde su arrogancia a la indignación de sus hastiados pasajeros.

Porque hay un problema de infraestructura, pero no es el más importante. Hay un problema de infraestructura porque, según los cálculos del excelente estudio sobre el tema de los profesores Germa Bel y Xavier Fageda, de la Universitat de Barcelona, en el periodo 1992-2004 un 58% de la inversión de AENA se destinó al aeropuerto de Madrid, siendo así que sólo representó el 22,3% del tráfico generado, mientras que el aeropuerto de Barcelona recibió algo menos del 15%

de inversión para un tráfico de ese orden (un 14,8%). Pero lo más grave es la política de AENA y de Iberia de organizar las conexiones internacionales y sobre todo las intercontinentales a partir del aeropuerto de Madrid. Lo cual conduce, como también señala el mismo estudio, a que en la temporada de invierno 2005-2006 la oferta de vuelos intercontinentales directos del aeropuerto de Barcelona fuera de cero y en la temporada de verano del 2006 tan sólo de 37, situando a Barcelona muy por detrás de numerosos aeropuertos europeos mas pequeños y con mucho menor tráfico pero con muchas mas conexiones intercontinentales. El tema no se resuelve con la inversión reciente en infraestructura en la nueva terminal Sur que podría cuadruplicar la capacidad del aeropuerto, sino que requiere una nueva gestión autónoma y descentralizada capaz de utilizar la oportunidad de la nueva Terminal para negociar rutas intercontinentales con los principales grupos del tráfico aéreo, empezando por el más dinámico actualmente, la Star Alliance. De lo contrario, Barcelona se convertirá en el *hub* de las líneas *low cost*, incluida la de Iberia, rebajando el nivel económico del turismo que atrae la ciudad y, sobre todo, desconectándose de los flujos globales que cuentan en términos de negocio.

El argumento del Gobierno español para rechazar el traspaso de gestión de AENA a sistemas privados o a entes mixtos anclados en Catalunya no se sostiene sobre hechos. Por un lado, no es cierto que, como dice la inefable ministra Álvarez, el modelo de gestión pública descentralizada es característico de otros grandes países europeos. Tan sólo es el caso de Polonia, un paralelo significativo, e incluso ahí esta cambiando. Pero en Francia, por ejemplo, citado erróneamente por la ministra, la propiedad del aeropuerto de París es mixta del Gobierno y la Cámara de Comercio, pero la gestión es individualizada, y ésta es la clave, tal y como señala el grupo de reflexión GTI-4, constituido hace unos meses para introducir racionalidad en el tema. Porque el papel de AENA para mantener la cohesión territorial y la solidaridad interregional es simplemente desmentido por los datos sobre la distribución de sus inversiones. Y no se entiende por qué centralizar en Madrid lo esencial del tráfico ayuda a la cohesión territorial a menos que sea sinónimo de control central. No, hay algo más, es la desconfianza profunda del Estado español con respecto a iniciativas que permitan a Catalunya o a otras comunidades autónomas pelear por sí

mismas su posición en la globalización. En el trasfondo de la irracionalidad económica que constituye el bloqueo del emprendedor colectivo que quiere ser Catalunya (lo que redundaría en beneficio de las arcas de la hacienda española) persiste la ideología de mantener el centralismo y el nacionalismo (español) como esencia de una patria no compartida. Mal servicio hacen así a aquellos catalanes que quieren prosperar y convivir en lugar de victimizarse y confrontar. Sigán, sigán sembrando vientos. Pero déjenos volar.