

Blanco aterriza en El Prat

MANEL PÉREZ

LA VANGUARDIA, 13.12.09

La atractiva estética exterior de la flamante terminal 1 de El Prat se trastoca en cierta melancolía gótica cuando se camina por su interior. Pese a que todas las aerolíneas que operan en el aeródromo barcelonés ya están instaladas en la T-1, el vacío humano sigue marcando el estado de ánimo del visitante. La nueva infraestructura, que ha disparado la capacidad operativa del aeropuerto pero que ha abierto sus puertas en plena crisis, aparece desmedida frente a la menguada actividad que alberga.

Como no hay mal que cien años dure, esta misma semana ha llegado una certera nota de aliento: en el mes de noviembre el número de pasajeros ha crecido casi un 4% respecto al mismo mes del año anterior. Primer registro positivo en más de año y medio.

Aun así, El Prat acumula en los once primeros meses de este año un volumen de pasajeros de 25,4 millones, muy lejos de la cifra que alcanzó en el 2007, 30,6 millones. Un demoledor 20% menos que, sin embargo, no es una desgracia exclusivamente local y afecta al conjunto de los aeropuertos del mundo.

Es importante en cualquier caso tener claros los elementos generales que determinan la evolución de El Prat. En primer lugar, la crisis económica global, menor gasto en viajes turísticos y de negocios. Variable que depende de las políticas económicas generales y en la que poco se puede incidir desde el ámbito sectorial. En segundo lugar, las

derivadas del papel del aeródromo en la política de las líneas aéreas que no lo consideran un centro de distribución y conexión internacional de pasajeros. Elemento este en el que no hay alternativas claras. La principal línea aérea española, Iberia, le dio la espalda a El Prat hace ya mucho tiempo y ahora está embarcada en un proceso de fusión con British que no alimenta la idea de un retorno a Barcelona. Algunas voces optimistas se inclinan por postular a Barcelona como el complemento oriental de esa fusión, pero la idea no gana, de momento, demasiados adeptos. Queda Spanair, una bonita promesa que aún debe pasar varias pruebas de fuego, comenzando por la de sus líneas de financiación.

En fin, la tercera característica básica de El Prat es que forma parte de una estructura de gestión aeroportuaria de concepción radial, una galaxia que gira en torno a Barajas como nudo central de obligado paso para todo el sistema. Es una variable determinante y hasta ahora intocable. Pero, en cuanto que ya forma parte del debate político, sí que es posible plantearse la posibilidad de cambiar esa estructura o modelo, configurado por un ente, Aena, que desde la perspectiva catalana está claro que limita las posibilidades de desarrollo del aeropuerto barcelonés.

Y justamente cuando los primeros buenos datos llaman a la puerta es cuando se acerca el vencimiento del plazo que el ministro de Fomento, José Blanco, se dio para presentar una nueva propuesta sobre ese modelo de gestión aeroportuaria: final de año.

Un primer borrador, de octubre pasado, coincidiendo con la presentación de los presupuestos del Estado, ya quedó descartado por no aportar nada nuevo. La gestión del aeropuerto, en ese documento, quedaba formalmente en manos de una sociedad local pero sin capacidad para

decidir ninguna de las variables determinantes del futuro de la infraestructura, como la política de precios o la línea de desarrollo comercial. Es decir, de competir con el aeropuerto principal de la red.

La impaciencia, ante el próximo vencimiento de la letra girada por Blanco, empieza a ser ya patente en los despachos de las entidades económicas y de los dirigentes políticos catalanes, tanto en el Govern como en la oposición.

La Cambra ha insistido ante el ministerio sobre el tema y Fomento ha comenzado a organizar encuentros con parlamentarios catalanes, pero de momento nada indica que Blanco se plantee ningún anuncio público para dar a conocer la buena nueva. No es esa señal alentadora.

El ministro José Blanco se ha ganado en los meses que lleva en el cargo merecida fama de cumplidor, de gestor eficiente y de ser amigo de poner manos a la obra. También de ser políticamente inteligente. Cualidad muy valiosa ahora que Catalunya sigue con preocupación el debate sobre la constitucionalidad del Estatut. Bromear con El Prat sería como jugar con fuego.