

Aeropuerto y competitividad

MIQUEL VALLS Y JUAN ROSELL
LA VANGUARDIA - 19/03/2007

La próxima adjudicación de los espacios de la nueva terminal del aeropuerto de El Prat ha agitado un vivo debate en el seno de la sociedad catalana sobre el proceso de ampliación del aeropuerto y sobre su esquema de gestión. Las infraestructuras portuarias y aeroportuarias son los referentes principales de entrada tanto de mercancía, en las primeras, como de personas, en las segundas, a escala internacional.

Disponer de una adecuada infraestructura es vital. La estimación del impacto económico del puerto de Barcelona es del 1,5% del PIB de Catalunya en el 2005 y alcanzará el 5% en el año 2020, ya completada su expansión y asentada la nueva actividad que genera la actividad portuaria. No hay que olvidar que hace quince años la actividad de cruceros en el puerto barcelonés era inexistente; los proyectos en ese ámbito - que algunos señalaban como ambiciosos y desproporcionados- han tenido su fruto. El proceso de globalización ofrece oportunidades y no hay necesidad de señalar simplemente sus amenazas. La importancia de ambas infraestructuras y la mejora de la gestión no pueden ser ajenas al territorio ni a la sociedad civil a la que pertenecen. De ahí que las instituciones empresariales y económicas que representamos deban reiterar la necesidad de cubrir el déficit de infraestructuras - primer debate- y la mejora de la gestión de éstas - segundo debate-, que tanto afecta al puerto como al aeropuerto de Barcelona.

El Prat es un aeropuerto potente y dinámico, alejado de la idea de un aeropuerto regional con aspiraciones poco fundadas. En el 2006, el volumen de pasajeros ha sobrepasado la cifra de 30 millones, por lo que es el octavo aeropuerto de Europa, con una presencia de viajeros con destinos internacionales del orden del 50%, aunque con una baja participación del ámbito extracomunitario (un 5%) y una baja tasa de conexión (un 15%). En los últimos quince años ha triplicado su volumen de pasajeros, pasando de nueve millones en 1991 -o diez millones en el año de las Olimpiadas de Barcelona- a los 30 millones actuales,

por lo que está en las primeras posiciones en los ritmos de crecimiento de los aeropuertos europeos.

De ahí la necesidad del proceso de ampliación, actualmente en marcha, que viene a agotar en gran parte su expansión futura y que debe aprovecharse estratégicamente, ya que las características orográficas y de aprovechamiento del suelo en Catalunya no facilitan la ubicación de un nuevo aeropuerto de esta envergadura. Por ello las decisiones que se adopten tienen un impacto destacado sobre las potencialidades que ofrece la ampliación de la infraestructura del aeropuerto de Barcelona.

En este sentido, las entidades empresariales han querido aupar e incluso participar de un proyecto más ambicioso, que pretenda cubrir en gran parte las lagunas que padece, y de forma señalada, la que hace referencia a una mayor presencia de vuelos transoceánicos. Todas las medidas e instrumentos de gestión de la infraestructura aeroportuaria deben aspirar a cubrir, en la medida de lo posible, ese objetivo, complementado con una frecuencia de vuelos - a través de una gestión de *slots*-que permita ventanas de conexión entre líneas, ya que a diferencia de otros aeropuertos, en Barcelona será difícil la constitución de un *hub* potente de una única línea o alianza.

Tal contexto de presencia focalizada entre tres o cuatro operadores, sin una preeminencia destacada de uno de ellos - a diferencia de los *hub* habituales- es la perspectiva con que debe contemplarse la gestión del aeropuerto de El Prat, que tiene un recorrido importante por hacer, y en el que debe haber, sin lugar a dudas, una mayor presencia de vuelos transoceánicos, y especialmente hacia el nuevo eje económico, que se desvía del Atlántico al Pacífico, y especialmente al Sudeste Asiático. Dentro de esta gestión estratégica debe considerarse el espacio aeroportuario, tanto de la nueva terminal como de la actual. No se trata simplemente de un acto de adjudicación puramente administrativo, sino que tiene su impacto estratégico, al que hay que ser no sólo sensible, sino decisivo, dentro de un contexto en el que tiene que primar la transparencia y la concurrencia. Debe otorgarse a aquel o aquellos que participen en mayor medida en los objetivos estratégicos de este proyecto de ampliación del

aeropuerto de El Prat. No debemos caer en comportamientos tan latinos como que en las adjudicaciones únicamente nos interese el adjudicatario y en las desgracias el culpable. Al conjunto de las empresas catalanas les resulta indiferente el nombre o nombres de los adjudicatarios, pero en cambio son notablemente sensibles al desarrollo del proyecto, como en las adversidades a las posibles soluciones (y no señalar al culpable). Ése ha sido el carácter pragmático y la guía que ha tenido la gente de Catalunya, y especialmente sus empresarios, que ha permitido seguir en la labor de mejorar día a día los niveles de competitividad.

Los compromisos de futuro y el riesgo de la oferta ante la más que probable demanda son la clave del éxito, que debe venir acompañado de una gestión eficaz y diligente sin trampas en el camino. Quiere esto decir que si es necesario técnicamente ampliar la longitud de una pista o que llegue el tren o el AVE, se hace y se buscan las soluciones legales para hacerlo. Y se manda dejar de lado a quien ponga impedimentos infundados. Las infraestructuras sólo son posibles respetando lo que haya que respetar, pero combatiendo la cultura del no y favoreciendo a todos los ciudadanos.

Miquel VALLS, presidente de la Cambra de Comerç de Barcelona y Joan ROSELL, presidente de Foment del Treball Nacional