



TRIBUNA

Pensar el aeropuerto

XAVIER VIVES

Las perspectivas del aeropuerto de Barcelona son un tema recurrente tanto por sus infraestructuras como por las conexiones que ofrece. En el debate del Estatut han tenido una posición destacada, sin resolución aparente, por el momento. La pregunta es si el aeropuerto se merece tanto debate. Respuesta: sí. La capacidad y conexiones de un aeropuerto son determinantes en el éxito o fracaso de las estrategias de las áreas metropolitanas, en la atracción de empresas, centros de innovación, o turismo. Estudios recientes demuestran que un aumento de categoría del aeropuerto de una región contribuye de forma sustancial a la localización de servicios y empresas. El impacto de la tecnología de la información implica que las plantas productivas se puedan gestionar a distancia y que las sedes empresariales se localicen allí donde sea más eficiente hacerlo. Esto es, donde haya un grueso de servicios empresariales y otras sedes corporativas. Boeing decidió hace pocos años cambiar su sede de Seattle a Chicago guiado por estas razones. Naturalmente el área metropolitana escogida ha de gozar de un buen aeropuerto para facilitar los movimientos de los gestores y directivos. En resumen, la inversión en infraestructura de aeropuerto, así como la capacidad de gestionarlo, es una de las más estratégicas que una región puede realizar. Si hubiera que escoger una infraestructura estratégica, Catalunya se juega su futuro en el aeropuerto.

¿Cuáles son los obstáculos para conseguir un aeropuerto de primera categoría? El primero es interno. La falta de voluntad colectiva, ambición, y pequeños conflictos partidistas han supuesto que diversos proyectos se retrasaran o descarrilaran. Recordemos las idas y venidas con la parada del AVE en el aeropuerto y su entrada a Barcelona, y la corta tercera pista, para salvar unas marismas artificiales y no desplazar algún pato. Ha faltado visión de futuro. Hay que planear ya una cuarta pista. El segundo es la organización actual de las autoridades aeroportuarias en España.

BARCELONA

debe ser capaz

de atraer líneas de

todo tipo, no sólo

de bajo coste

de bajo coste—. Aquí la alianza entre el sector público y el privado es crucial. El objetivo debería ser que Barcelona sea un centro o base (*hub*) de al menos una alianza de aerolíneas importante. Ahora no lo es; faltan conexiones intercontinentales y el estado de las conexiones actuales con alguna capital europea como Bruselas no deja de ser curioso. Dado que el *hub* de Iberia es y será Madrid, plenamente consolidado después de la estratégica inversión en la flamante terminal 4, ya tenemos una aerolínea descartada, Spanair.

Es hora de reorganizar y cambiar el sector, entre otros factores por la competencia feroz de las compañías de bajo coste. Éste es el momento de planificar a largo plazo, apostar estratégicamente e invertir. La inercia de una buena infraestructura puede ser crucial para la competitividad. Esta apuesta estratégica debe ser estudiada y debatida en todos sus aspectos, medioambientales en particular, y asumida colectivamente. Sería deseable que los partidos y las instituciones estuviesen a la altura de las circunstancias y que, al final, se tomaran decisiones.●

XAVIER VIVES, profesor y director académico del Centro Sector Público-Sector Privado de IESE