

El test del aeropuerto

Xavier Vives



El debate sobre el futuro del aeropuerto de Barcelona es como el Gadiana, aparece y desaparece. Ahora ha vuelto con la propuesta de Aena de ampliar la tercera pista y de construcción de una terminal satélite. El aeropuerto ha tenido un desarrollo extraordinario y llegó casi al máximo de su capacidad cuando aumentó un 60% el número de pasajeros del 2007 al 2019. En ese año tenía un gran número de conexiones europeas y muchas intercontinentales. La propuesta de Aena es aumentar su capacidad casi un 30% en el 2031 y que se convierta en una *hub* de conexiones intercontinentales. Por eso se propone alargar la tercera pista (mar). Esta pista ya se hizo corta para salvar el estanco artificial de La Ricarda. Además, normalmente y para limitar el ruido, la pista larga se utiliza para aterrizar en lugar de para despegar, lo que provoca congestión cuando hay más vuelos de larga distancia.

Aena apremia a hacer la inversión de 17.000 millones de euros y que se tome una decisión no más tarde de septiembre. Sin embargo, el estanco está en zona protegida en el marco del programa europeo Natura 2000 y hay que establecer compensaciones ambientales para mantener la biodiversidad. Aena plantea que el espacio protegido se amplíe mucho. Una consideración adicional es que las compensaciones ambientales que se prometieron para el anterior plan del delta no se llevaron a cabo. Para que la Comisión Europea apruebe el proyecto debe darse la compensación medioambiental de forma creíble, sin alternativa a la propuesta, y con consenso de las instituciones locales. La alternativa existe y es utilizar las pistas como estaban pensadas inicialmente. Pero entonces hay un impacto acústico relevante en urbaniza-

ciones próximas, construidas mayormente cuando ya estaba establecida la anterior ampliación del aeropuerto. La alternativa de hacer de Reus y Girona *pistas* del aeropuerto de Barcelona la considero poco seria.

No existe, por ahora, consenso de las instituciones. Los ayuntamientos de El Prat y de Barcelona, así como la Conselleria de Territori i Sostenibilitat del anterior Govern, tienen posicionamientos contrarios, mientras que varias instituciones de la sociedad civil se han pronunciado a favor.

Aparte de la preservación de la biodiversidad se aducen dos razones para no sacar adelante el proyecto. La primera es que la crisis de la covid disminuirá los vuelos durante unos años y, por tanto, no hay que planear ahora la ampliación. Esta no es una buena razón, ya que planificar y ejecutar la amplia-



La ampliación de El Prat es un tema que hay que debatir y consensuar, pero la decisión debe tomarse ya

ción de un aeropuerto lleva muchos años. La segunda es que para reducir las emisiones de CO₂, hay que eliminar las conexiones de corto radio y sustituirlas por el tren, y eso dejará capacidad libre en el aeropuerto. Tampoco es una buena razón porque la ampliación apunta a los vuelos intercontinentales y además la complementariedad del AVE, que tiene que llegar al aeropuerto, con vuelos de radio medio existirá durante mucho tiempo. Hay que tener en cuenta también el cambio tecnológico que hará que los aviones sean menos contaminantes en un futuro no muy lejano. Además, El Prat no es Heathrow, y aún no está consolidado como *hub* intercon-

tinental. Otras razones como que Europa no lo aprobará o que la oferta de Aena es una maniobra política no me parecen de peso.

El Prat ha crecido mucho gracias sobre todo al auge del turismo junto a la gestión de Aena y el empuje de instituciones locales. Este desarrollo ha beneficiado mucho la consolidación en Barcelona de un ecosistema de *start-ups* y capital humano. No ha podido ayudar a la consolidación de sedes empresariales y servicios asociados por cuestiones bien conocidas, pero no hay duda de que tener un aeropuerto con conexiones europeas e intercontinentales relevantes y densas es imprescindible para que Barcelona sea competitiva con Amsterdam, Milán o Munich. Y ahí puede haber una preocupación relevante por parte catalana. Aena es una empresa cotizada, 51% pública, que quiere

legítimamente maximizar beneficios. La estrategia puede ser maximizar el volumen de viajeros con un modelo de *hub low cost* de autoconexión del viajero entre el vuelo intercontinental y el más local (es decir, donde el viajero se organiza su conexión). Este modelo es plenamente coherente con que el grupo IAG tenga aquí sus líderes en *low cost* Vueling y Level. Esta estrategia contrasta con la de ser *hub* de una de las tres grandes alianzas europeas, las de Lufthansa, Air France-KLM o IAG (British e Iberia), donde hay conexiones pactadas y los servicios *business* son regulares. En resumen, Aena puede primar el volumen sobre la calidad en relación con las preferencias de Catalunya.

La ampliación del aeropuerto es un tema que se tiene que debatir y consensuar, pero hay que tomar una decisión ya. La peor decisión sería posponerla, decidir una moratoria de esas a las que somos tan aficionados. Aena ahora ha abierto la puerta. Si se decide seguir adelante, estaremos empezando el debate en concreto, con la opción tanto de culminar la ampliación, con las modificaciones necesarias, como de descartarla más tarde. Si se decide no abrir el proceso ahora, perdemos todo control y no sabemos cuándo se volverá a presentar la oportunidad. Esta es la cuestión que tendrá que dilucidar el nuevo Govern.●

X. VIVES, profesor del IESE